Cenário do
revista Transporte

ANO XIV - EDIÇÃO 58 - 4º TRIMESTRE 2020

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

Mala Direta
Postal
Básica
9912341225-DR/RS
ABTI
CORREIOS

O ano que entra para a história

A interdependência das economias mostra a importância do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas em 2020

Desburocratização pode reduzir 14,5% dos custos do comércio exterior

ABTI

Rua General Bento Martins, 2350 - Uruguaiana/RS - Brasil
Fone: +55 (55) 3413-2828 - abti@abti.org.br
www.abti.org.br

Entre em contato conosco!
Estamos à disposição para atendê-lo.

Gladys Vinci
Diretora Executiva
internacional@abti.org.br
skype: internacional.abti

Amarildo Fernandes
Finanças
financeiro@abti.org.br
skype: financeiro.abti
Ramal: 207

Gladenir Vargas
Secretaria Executiva
secretaria@abti.org.br
skype: secretaria.abti
Ramal: 204

Paulo Rocha
Comercial
projetos@abti.org.br
Skype: projetos.abti
Ramal: 207

Diana Espindola
Registros e Licenças
licencas@abti.org.br
skype: licencas.abti
Ramal: 203

Amanda Busnello
Registros e Licenças
atendimento@abti.org.br
skype: atendimento.abti
Ramal: 200

Taciana Machado
Registros e Licenças
apoio@abti.org.br
skype: apoio.abti
Ramal: 205

Gabrielly Correia
Assistente executiva
executivo@abti.org.br
Skype: executivo.abti
Ramal: 209

Katielli Saraiva
Comunicação e Marketing
imprensa@abti.org.br
skype: imprensa.abti
Ramal: 202

Maria Isabel Ramos
Comunicação e Marketing
marketing@abti.org.br
skype: marketing.abti
Ramal:202

"Restou evidente a essencialidade do modal rodoviário para o abastecimento dos países"

Oportunidades Únicas

É consenso, em todos os aspectos de nossas vidas, que o ano de 2020 tornou-se desafiador. Impôs restrições, exigiu mudanças súbitas, e nos retirou do automático, sem a possibilidade de contemplação.

Em edições anteriores da revista fizemos extensos relatos sobre o incansável trabalho desenvolvido pela ABTI para que a nossa atividade pudesse se manter viável diante de uma crise de saúde sem fronteiras.

Nos primeiros tempos da pandemia a mídia nacional adotou o bordão "fica em casa" com o propósito de frear a propagação da doença. Porém as autoridades não hesitaram na interpretação de que o transporte não poderia parar. Às avessas, "ficamos nas ruas e rodovias", transportando cargas no Mercosul. As fronteiras entre os países fecharam, e a única exceção foi a nossa atividade.

Ao mesmo tempo em que seguimos trabalhando sem restrições de trânsito, vivenciamos comoventes cenas de apoio da população, que em muitas localidades foi para o acostamento das rodovias alcançar marmitas aos motoristas em viagem, diante do fato de que os restaurantes estavam fechados. Foram ações espontâneas que mostraram o quanto a sociedade brasileira compreende a importância do nosso trabalho.

Num espectro ainda maior, em meio a constantes marchas e contramarchas protagonizadas entre os países que integram o Mercosul, restou evidente a essencialidade do modal rodoviário para o abastecimento dos países, além de caracterizar com clareza a complementaridade das economias regionais.

Na matéria principal desta edição da Cenário do Transporte reunimos depoimentos de empresas do Transporte Internacional. Vê-se que, com paciência e resiliência, as empresas souberam vencer o desafio da pandemia, que, por outro lado, proporcionou oportunidades únicas.

Agora olhamos para 2021 com otimismo, contando os dias para o início da vacinação.

Desde logo, sabemos que 2020 já entrou para a história.

Francisco Carlos Gonçalves Cardoso
Presidente da ABTI

Matéria de Capa

19

2020 será lembrado como o ano do início de muitas transformações

O Transporte Rodoviário Internacional de Cargas garantiu o abastecimento dos países do Mercosul, evidenciando os avanços da integração econômica da Região

ABTI projeta construir sede até o final do ano que vem

07

Entrevista: economista argentino questiona vantagens do acordo Mercosul – União Europeia

13-15

Associação intercede com autoridades para resolver filas no recinto alfandegado de Jaguarão/RS

30

Sumário

ANO XIV - EDIÇÃO 58 - 2020

TRANSPORTE
ABTI reúne-se com ANTT em Porto Alegre/RS **06**

TRANSPORTE
Associação pede prioridade aos motoristas internacionais na vacinação contra a covid 19 **06**

INTERNACIONAL
Condesul cobra providências ao Subgrupo 5 do Mercosul **08**

GERAIS
Falta de reservas cambiais leva Argentina a retardar liberação de importações **10**

GERAIS
Ministério da Economia extingue licença para importação de 210 produtos **11**

INTERNACIONAL
Evento promovido pelo Procomex mostra que a desburocratização pode reduzir 14,5% dos custos do comércio exterior **16-17**

GERAIS
Receita Federal começa a implantação do módulo Recintos no Portal Único **24**

GERAIS
Os 90 anos da ponte Jaguarão-Rio Branco **25**

INTERNACIONAL
Chile aprova livre comércio com o Brasil. Agora só falta o Senado do Brasil aprovar **27**

RECURSOS HUMANOS
Mudança de comportamentos durante a pandemia **28-29**

MERCADO
BBM adquire a Diálogo Logística e marca posição no e-commerce **33**

TRANSPORTE
Associação demanda apoio da CNT para que o transporte internacional seja reconhecido como atividade de exportação **38**

ABTI
Associação Brasileira de Transportadores Internacionais

DIRETORIA EXECUTIVA
Presidente
Francisco Carlos G. Cardoso
Vice-Presidente
Glademir Zanette
Diretor Administrativo
José Paulo Silveira
Diretor de Assuntos Políticos
Jorge Antônio Lanzanova
Diretores de Relações Institucionais
Urubatan Helou
Sergio Maggi Junior

CONSELHO DIRETOR
Diretores
Ezequiel Roman
Marcos Egídio Battistella
Lenoir Gral
Juan Carlos Castro Pastor
Fernando Cordenonsi
Osni Roman
Clóvis Dall'Agnol

CONSELHO FISCAL
Presidente do Conselho Fiscal
Paulo Cesar Maia Oliveira
Conselheiro Fiscal Efetivo
Nolar Vicente Sauer
Valmor Scapini
Conselheiro Fiscal Suplente
José S. Schwanck (em memória)
Edgardo José Gasparrini

CONSELHO EDITORIAL ABTI
Diretor Administrativo
José Paulo Silveira
Diretora Executiva
Gladys Vinci
Secretária Executiva
Gladenir Vargas
Jornalismo
Katielli Saraiva
Maria Isabel Ramos

COMERCIAL
Paulo Rocha
projetos@abti.org.br

REDAÇÃO
Editor Responsável
Jornalista Paulo Ziegler
paulo@plusagencia.com.br

PROJETO GRÁFICO E EDIÇÃO
Plus Comunicações

ARTE
Gilnei da Costa Cunha

IMPRESSÃO
Kunde Indústrias Gráficas Ltda.

Tiragem desta Edição
3.000 exemplares

ABTI tem reunião com a ANTT

A ABTI e a Fetransul participaram de reunião presencial com a ANTT, realizada no dia 29 de outubro, em Porto Alegre. O encontro contou com a presença da superintendente de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas, Rosimeire Lima de Freitas, do assessor de Relações Internacionais Substituto, Marcos Antonio Lima das Neves, da diretora executiva da ABTI, Gladys Vinci, e do diretor executivo da Federação, Gilberto Rodrigues.

Foram abordadas questões relacionadas ao recadastramento do registro RNTRC, que segundo a Agência trata-se de uma renovação. A superintendente esclareceu que a função precípua da ANTT é regular as atividades de transporte, e para tanto tem contado com os postos de atendimento ao registro, que continuarão realizando o registro, mesmo diante da opção de realizá-lo de forma digital. Segundo Rosimeire, a diretriz do governo federal é a desburocratização do registro, levando em consideração compromissos assumidos pelo Brasil diante da OCDE - Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico.

Outra pauta reiterada foi sobre seguros. A diretora da ABTI explicou que existem produtos, como explosivos e carga viva, que a contratação de Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador em Viagem Internacional (RCTR-VI) por danos a carga transportada, não pode ser feita, ficando o transportador sujeito a autuações. Gladys Vinci ressaltou que apesar de não ter cobertura no território brasileiro, e estar previsto na Resolução nº 5.840 que o certificado de Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador em Viagem Internacional, por lesões ou danos a terceiros (RCTR-VI), não seria exigido ao transportador brasileiro, para fins de fiscalização, continua sendo obrigatória a comprovação de contratação no Brasil.

Diante destes questionamentos, o assessor de Relações Internacionais informou que está sendo elaborado um manual do Mercosul, que com a colaboração da SUFIS e da SUROC, tem como objetivo regulamentar os procedimentos do transporte internacional, sendo obrigatório o cumprimento do documento por todas as partes envolvidas.

ABTI solicita prioridade de vacinação contra a Covid-19 para motoristas internacionais

Diante da iminência da autorização de vacinação no Brasil, a ABTI encaminhou ofício aos Ministérios da Saúde, da Infraestrutura e Casa Civil, pleiteando que os motoristas do transporte rodoviário internacional de cargas sejam incluídos nos grupos prioritários.

Entre as justificativas, a Associação explicou que estes profissionais enfrentam grandes dificuldades para ingressar nos países do Mercosul, frente às barreiras sanitárias extremas, assim como pela exigência de uma série de protocolos. O documento agrega que, em caso de qualquer sintoma, os motoristas são obrigados a cumprir isolamento mínimo de 10 dias ou até a obtenção de resultado negativo do teste. No caso do Uruguai, por exemplo, é obrigatória a realização do teste RT-PCR a cada sete dias, e somado a esta exigência, os veículos são rastreados durante sua permanência no território uruguaio.

A ABTIdade defende que o setor, enquanto atividade essencial durante a pandemia, garantiu o abastecimento dos insumos necessários para a sobrevivência da população. Por fim, a Entidade sugere a criação de um espaço específico de atendimento nas fronteiras (locais de passagem obrigatória dos caminhoneiros), com o objetivo de não gerar aglomeração no momento da vacinação.

ABTI retoma providências para a edificação da nova sede

As atividades operacionais da ABTI desde março têm estado muito focadas no suporte às questões relacionadas à pandemia, aspectos sanitários e seus desdobramentos. Em razão disso as providências relacionadas à construção da sede própria ficaram suspensas por algum tempo. Segundo Gladys Vinci, diretora executiva, faltou mão-de-obra até mesmo para iniciar a demolição da casa. Ela esclarece que o projeto inicial está passando por ajustes para atender à visão de se edificar ambientes com espaços mais amplos. Esta interpretação decorreu da pandemia, e representa uma tendência que deverá se afirmar em novos projetos de arquitetura. A diretora também adianta que os ajustes agregarão ainda mais tecnologia ao prédio, com foco nos eventos digitais.

O projeto dá ênfase à sustentabilidade, pois prioriza ventilação e iluminação natural, fazendo com que se reduza o consumo de fontes energéticas. A instalação de fontes alternativas de geração de energia elétrica serão adotadas, como a utilização de placas fotovoltaicas. O reaproveitamento da água da chuva através de um sistema de cisterna também compõe o projeto. Afora estas concepções, também foi definido um espaço para bicicletário, promovendo a sustentabilidade urbana e "influenciando" os colaboradores a utilizarem essa alternativa de transporte.

> A Diretoria da Associação estima concluir a obra ao longo do ano que vem

Gladys Vinci acrescenta que o plano é priorizar a execução e finalização do pavimento térreo. A arquiteta Vitória Amarante esclarece que as instalações elétricas e hidráulicas do prédio serão todas novas. A arquiteta enfatiza que um elemento interessante na fachada do projeto foi a implantação de uma "varanda", não muito comum em edificações comerciais, mas acabou tornando a edificação mais intimista e estreitando a relação do interior x exterior. A escolha de acabamentos modernos, linhas retas e utilização de vidro na fachada vão conferir um ar de sofisticação ao prédio.

Demolição da casa será iniciada em breve

A nova sede será edificada na Rua dos Andradas, 1995, no bairro Santo Antônio. Trata-se de um terreno de 800 m² numa região muito central da cidade. Está localizado entre a Rua Santana e a Av. Presidente Vargas, principal avenida de Uruguaiana, possibilitando o acesso mais direto ao Porto Seco, a menos de 10 minutos de distância. Em diagonal à sede do SDAERGS, a 50 m da sede da Polícia Federal, concentrando o setor de comércio exterior em 100m. O novo local dista 1,3 km da ponte internacional, 400 m da estação rodoviária (dois quarteirões), e um km do centro da cidade (cinco quarteirões).

58ª reunião do Subgrupo do Transporte no Mercosul

Ajustada aos tempos da pandemia, sob a coordenação do Uruguai, a 58ª Reunião do SGT-5 do Mercosul deu-se de forma virtual nos dia 24 e 25 de novembro. Entre os temas relacionados ao segmento de carga abordados no evento coube destaque ao transporte de cargas perigosas, em que se busca uma harmonização de procedimentos e a definição de uma cartilha informativa.

Um tema que rotineiramente volta a se apresentar é a tolerância de peso por eixo e peso bruto total. O entendimento é de que as informações sobre como cada país trata desta questão devem estar sempre disponíveis na internet, a fim de que não existam dúvidas.

Derivado do Subgrupo 3, foi objeto de considerações os regramentos técnicos de veículos. Luzes de identificação, cinto de segurança, freios ABS e limitadores de velocidade foram abordados entre os participantes.

O Paraguai apresentou um projeto de criação de uma página na internet exclusiva do Subgrupo 5, com o propósito de reunir todos os conteúdos definidos nesta área.

O Brasil propôs estender a experiência nacional do emprego de RFID em veículos criando um canal verde no Mercosul. Seguros de motoristas, Programa OEA e dispensa de inspeção veicular em veículos novos também foram assuntos deliberados nesta reunião.

Condesul revela insatisfações com a condução dos problemas no SGT-5

O Condesul, levando em consideração o agravamento das dificuldades do setor a partir da pandemia, e a reiterada ausência de respostas às reivindicações que habitualmente traz ao SGT – 5, optou por substituir seu documento pelo pedido de abordagem de suas questões durante a plenária do Subgrupo, com o propósito de resgatar os temas trazidos em 25 de setembro, por ocasião da 58ª Reunião. O Condesul pediu atenção especial ao estado da Resolução GMC 34/2019, documentos de porte obrigatório, cujo andamento na matéria de informatização dos referidos documentos encontra notável retrocesso devido à exigência de sua aceitação pelos órgãos competentes.

De forma mais ampla, e evidenciando insatisfação com o tratamento dado aos seus pleitos, o Condesul reiterou que continua aguardando respostas a todos os problemas apresentados durante os últimos anos, especialmente nas últimas reuniões.

No documento de 25 de setembro as Entidades Empresariais demandam a implementação maior e melhor de ferramentas digitais, pois diminuiriam a aglomeração de pessoas nos postos de fronteira. Solicitou também que os organismos de controle deveriam ter horários de atendimento coincidentes, nos termos do Acordo de Recife. As Entidades propuseram que houvesse um protocolo sanitário unificado.

O Condesul voltou a solicitar que veículos 0 Km fossem dispensados de inspeção técnica obrigatória no primeiro ano de uso. Pediram ainda, que os seguros de saúde e temas afins, pelo conceito de reciprocidade, fossem aceitos em todos os países.

No documento de setembro passado, as Entidades também solicitaram soluções definitivas a temas que se arrastam no SGT 5, e se convertem em problemas rotineiros para as empresas, tais como documentos de porte obrigatório, critérios de fiscalização de peso, medidas e tolerâncias e habilitação de motoristas.

Por último, demandaram uma resolução pela qual sejam suspensas as multas até que as normas sejam perfeitamente harmonizadas, pois as empresas estão sendo prejudicadas e sequer sabem o que devem de fato cumprir. Foi dado como exemplo o caso das luzes “três marias”.

PARCERIA **KORSA SEGUROS** E **ABTI**

Benefícios exclusivos aos associados

Garanta suas viagens internacionais

A Korsa Seguros, com 26 anos de atuação em seguros, serviços logísticos e de gerenciamento de riscos, firma parceria inédita com a Associação Brasileira de Transportes Internacional (ABTI) e Seguradora Internacional, para ofertar aos associados condições especiais de taxa e cobertura de seguros.

- **Cobertura para todos os países do Mercosul, exceto Venezuela;**
- **Cobertura para mercadorias de alto risco, tais como: Carnes (diversos) e Frutos do Mar/Pescados;**
- **Cobertura para danos a carga transportada e danos a terceiros (Carta Azul);**
- **Gerenciamento de risco integrado com custo subsidiado;**
- **Taxas e Prêmio mínimo mensal extremamente competitivos;**
- **Seguradora de primeira linha e com presença em todos os países do Mercosul;**

O processo de contratação será simples, bastando ingressar na área de associados, preencher questionário resumido, que as condições serão apresentadas em até 72 horas.

PRODUTOS

RCTR-C / RCF-DC E RCTR-VI (DANOS A CARGA)

FROTA

RCTRVI – CARTA AZUL (DANOS A TERCEIROS)

RC AMBIENTAL

https://www.korsa.com.br/abti

James Theodoro - james@korsa.com.br - (21) 99985-1074 | WhatsApp : (21) 98997-0132

Argentina retarda deliberadamente licenças de importação

Medida mitiga crônica escassez de reservas cambiais

A observação de que o governo argentino tem ocasionado dificuldades para a emissão de licenças de importação de produtos brasileiros está provocando tensão comercial entre os dois países. De um modo geral tem havido um retardo na emissão das chamadas licenças não automáticas de importação. Segundo a OMC - Organização Mundial de Comércio, o prazo máximo para processar uma autorização é de 60 dias. Até o final do primeiro semestre o Itamaraty já contabilizava 112 casos em que os argentinos superaram esse limite, de um total de 234 pedidos que aguardavam liberação.

Em nota oficial, o Itamaraty declarou que "há clara percepção, com base nas informações que recebemos do setor produtivo, de que os casos de atraso aumentaram desde o início deste ano". Ainda segundo o Ministério das Relações Exteriores, casos pontuais, parecem ter se convertido, nos últimos meses, em prática sistemática.

O Brasil está interpretando os atrasos como mais um sinal das credenciais protecionistas do atual governo da Argentina, que é o principal parceiro do Mercosul. A suspeita se soma a uma decisão anterior, que já havia ampliado o número de produtos que precisam de uma licença não automática para entrar no país.

Segundo a CNI - Confederação Nacional da Indústria, na administração do ex-presidente Mauricio Macri esse tipo de licença alcançava 18% das exportações brasileiras, número que subiu para 52% com normativas do atual governo.

O Ministério da Economia, que também monitora o assunto, recebeu informações sobre mais de 750 licenças não automáticas pendentes de liberação ao longo do mês de agosto, que somam o valor de mais de US$ 139 milhões.

Diplomatas brasileiros que participaram da última reunião técnica do Mercosul, no fim de junho, fizeram constar em ata as dificuldades e solicitaram à delegação da Argentina a agilização da aprovação das licenças. Na mesma ata os representantes da Argentina justificaram a demora pela importância da verificação de todos os requerimentos para o acesso desses produtos ao mercado argentino.

Mas a demora não é o único obstáculo que exportadores brasileiros têm enfrentado. Empresários tem relatado que os argentinos, muitas vezes, pedem informações adicionais para além das exigidas pelas regras do próprio país vizinho, ocasionado dificuldades adicionais e atrasos nas operações.

As exportações brasileiras caíram 26,7% para a Argentina, entre janeiro e julho deste ano, na comparação com igual período de 2019.

Por trás deste travamento das licenças está a crônica redução de reservas cambiais da Argentina, à

qual se soma a paralisação da economia, ocasionada pela Covid-19,

Com as reservas em baixa, a Argentina se sente vulnerável a choques externos e tem tentado ter maior controle sobre a entrada de produtos importados em seu território.

O novo embaixador da Argentina no Brasil, Daniel Scioli, confirmou que seu governo tem ciência da preocupação: "Está tomada a decisão de destravar qualquer dificuldade que esteja no caminho. Mas as cifras da relação comercial são contundentes, 93% das licenças são aprovadas. Foi tomada a decisão de agilizar e facilitar isso", disse.

Scioli colocou o problema no contexto da renegociação da dívida da Argentina, acenando que na medida de sua solução será novamente fortalecido o intercâmbio comercial. "Estou aqui para agilizar isso e tenho certeza de que não haverá nenhum problema", afirmou Scioli.

Os setores produtivos mais afetados pelo regime argentino de licenças não automáticas são os de automóveis, plásticos, máquinas elétricas e vestuário.

Em nota, a CNI expressou compreender o problema econômico da Argentina, mas ressaltou que "essas licenças precisam ser reduzidas e precisa haver celeridade e segurança jurídica na liberação".

Já o Ministério da Economia afirmou que nas gestões juntos às autoridades argentinas o governo brasileiro tem ressaltado que a solução para problemas econômicos passa pela expansão do comércio bilateral, "e não pela restrição de comércio por meio de controle e administração das operações de importação".

Ministério da Economia extingue licença para importação de 210 produtos

Decisão da Secretaria de Comércio Exterior reduz tempo e custos para empresas na importação de produtos que movimentam cerca de US$ 6 bilhões/ano

A Secretaria de Comércio Exterior do Ministério da Economia eliminou a exigência de licenças automáticas de importação para 88 produtos e de licenças não automáticas para outras 122 mercadorias. Estes produtos representaram, respectivamente, um montante de US$ 2,9 bilhões e de US$ 2,7 bilhões em compras externas, somente no ano passado.

Conforme a Secex, a medida provoca a dispensa de 159 mil licenças automáticas e de 111 mil licenças não automáticas aprovadas em 2019, garantindo aos importadores brasileiros uma economia de mais de R$ 23 milhões com o pagamento de taxas, que eram cobradas para a obtenção desses documentos.

Entre os produtos que podem ser importados sem a necessidade de licenças estão revestimentos para paredes, fios de acrílico, tubos de aço, pneus, confecções, calçados e vidros automotivos. Tais mercadorias antes dependiam de aprovação da Secex – diretamente ou por meio de delegação de competência ao Banco do Brasil – como requisito prévio à conclusão de importações no país.

"A medida adotada pela Secex racionaliza controles de caráter econômico-comercial exercidos por meio do licenciamento de importação. O objetivo é reduzir o tempo e os custos de conformidade incorridos por operadores privados nas trocas comerciais entre o Brasil e o mundo", explica o secretário de Comércio Exterior, Lucas Ferraz.

AFC e Lei de Liberdade Econômica

A iniciativa atende à diretriz governamental relativa à desburocratização, melhoria do ambiente de negócios e maior eficiência da atuação estatal sobre as operações de comércio exterior, em conformidade com a Lei de Liberdade Econômica e o Acordo de Facilitação de Comércio (AFC), celebrado no âmbito da Organização Mundial do Comércio (OMC), do qual o Brasil é signatário.

"Trata-se de importante contribuição para a maior integração do país às cadeias globais de suprimento, que se soma às demais ações empreendidas pelo governo federal visando diminuir custos e aumentar a competitividade da economia brasileira", afirma Ferraz.

Fonte: www.gov.br

RODOSUL
SEGUROS

CORRETORA DE SEGUROS ESPECIALIZADA

- **Seguro de Carga Internacional e Nacional**
  (Transportador/Embarcador)
- **Seguro Carta Azul**
  (Individual e Frotas)
- **Seguro de Vida Motoristas e Funcionários**
- **Seguro Riscos Ambientais**
  (Carga Líquida/Especial)
- **Seguro de Frotas**
  (Pesados e Passeios)
- **Seguro Patrimonial**
  (Empresarial e Residêncial)

Porto Alegre (Matriz)
Av. Aureliano de Figueiredo Pinto, 575 Conj. 506
Praia de Belas - Porto Alegre - RS
(51) 3028.3003 - (51) 99391.7577

rodosulseguros.com.br

Unidade São Paulo
(11) 98311.7979

Unidade Uruguaiana
(51) 99910.9947

Unidade Foz do Iguaçú
(45) 99142.9973

"Nunca poderemos fazer desaparecer as fronteiras até termos uma moeda comum, e entre nós, isso é quase impossível"

Hernan Neyra é economista graduado na Universidade de Buenos Aires. É Mestre em Política Econômica, e em Economía Internacional e Relações de Trabalho na Universidad de Castilla La Mancha, España. O economista é autor do livro "Dilemas para la profundización del Mercosur: problemas de integración monetaria; 2019." Atua como professor na Universidade de Buenos Aires desde 1997 e na UNM - Universidade Nacional de Moreno, desde 2011. Neyra é também assessor da Câmara de Deputados da Argentina desde 1989.

Cenário do Transporte - Pode-se afirmar que diante dos acontecimentos de 2020, em termos econômicos esta é uma década perdida, sobretudo aqui na América do Sul?

Hernan Neyra - Números frios indicam isso. A falta de crescimento tem que nos ajudar a entender o porquê e corrigir as causas. Por outro lado, os interesses da Colômbia ou do Equador não são nossos, devemos pensar mais em termos do Mercosul, que ainda depende dos homens e não das instituições, o que é inaceitável. Aos 29 anos, o Mercosul deve avançar em termos de instituições e de melhor qualidade nas relações, pois é uma valiosa plataforma geopolítica. Há quatro votos na ONU, é uma economia equivalente à Itália, com significativo poder de compra, fornecedora de energia, minerais e alimentos. Estrategicamente, temos condições de ser mais importantes do que somos.

P- Diante dos problemas em curso provocados por aumento de desemprego e pobreza, o que é possível prever como recuperação dos países do Mercosul em 2021?

R- Acredito que a saída da crise de 2020 será em ritmos diferentes. A economia do Paraguai tem crescido continuamente desde 2003, exceto pela crise de 2009 e pela seca de 2012, portanto, vem crescendo há muitos anos. O Uruguai, por sua vez, desde 2003 só desacelerou o crescimento em 2019, um tanto arrastado pela Argentina, que vive uma crise em seu terceiro ano e estagnação há 8 anos. E o Brasil voltou a crescer a taxas modestas, mas sustentadas. Assim, Paraguai e Uruguai devem sair mais rápido, o Brasil um pouco mais lento e a Argentina deve crescer 5% no ano que vem, segundo estimativas do FMI.

P- O que nossa região precisa fazer para sair da crise?

R- Não acho que haja nada que "a região" deva fazer. O Paraguai está cada vez mais integrado aos mercados internacionais de soja e, juntos, produzimos metade do Brasil. Dos cinco maiores produtores de soja do mundo, três são do Mercosul: Brasil, com 125 milhões de toneladas; Argentina, com mais de 50 milhões e Paraguai, com cerca de 10 milhões. Entre nós três, dobramos a produção nos EUA e isso exige um grande esforço logístico. Somente em soja.

Há anos que a Argentina tem outros problemas, que não têm a ver estritamente com o campo ou a indústria, mas com uma questão gerencial que não encontra uma expressão política que a oriente em um modelo inclusivo. É um problema mais profundo, no qual a própria liderança empresarial não confia - em última instância - em seu próprio papel de liderança. É isso que nos deixa estagnados porque não há investimento produtivo que viabilize a inserção nacional no médio e longo prazo. Apesar de termos o complexo petrolífero mais importante do mundo, não temos conseguido articulá-lo com outras ações mais profundas que divulguem os frutos deste

investimento privado, público e social, em benefícios para todos.

P- A vacina vai mitigar os problemas econômicos?
R- Na minha visão pessoal, a vacina contribuirá para a solução dessa retração da produção mundial, tanto quanto a resolução das eleições nos Estados Unidos. É de se esperar um período de menos conflito entre os EUA e a China. Por outro lado, as grandes economias e seus bancos centrais estão coordenando ações para impulsionar o consumo, o que nos impactará a favor do aumento do preço das commodities. Portanto, devemos ter alívio, tanto do lado da quantidade, quanto do preço.

P- As economias da região enfrentavam baixo crescimento, ou mesmo recessão, antes da pandemia. Isto aumenta as dificuldades de recuperação econômica?

R- Acho que as economias menores, Paraguai e Uruguai, sairão mais rápido, como disse, por sua maior integração no fluxo comercial. Para os maiores, um puxão da demanda externa não causa tanto impacto. Maiores exportações para Argentina ou Brasil são notícias muito boas, mas não são o suficiente para nos fazer crescer. Só a perspectiva de exportar US $ 80 bilhões anuais nos faria crescer e investir para vender mais. Mas desde o fim da crise de 2009 que a Argentina não tem conseguido exportar nesses valores. E o mais grave é que as manufaturas de origem industrial, que têm o Brasil como destino privilegiado, não se recuperaram desde então. Um Brasil que não cresce não nos permite crescer em exportações de alto valor agregado. Da mesma forma que somos um mercado muito importante para as exportações brasileiras de alto valor agregado.

P- O acordo automotivo do Mercosul existe há um tempo e modelo que é referência neste bloco econômico. Vê-se presentemente que o setor, um termômetro da economia, encontra-se com dificuldades de mercado e tem transferido sistemas de produção da Argentina. Há riscos de ruptura deste acordo setorial?

R- A Alemanha está se revelando uma péssima locomotiva para a UE. O Brasil poderia ser melhor do que isso. De que adianta o Brasil ser o chefe de três tristes países pobres e irrelevantes? Trabalho na política há mais de 30 anos, no Congresso Nacional, com diferentes blocos políticos. A ideia do bloco é que nos unamos para ter maior poder de barganha em relação aos demais, sejam maioria ou minoria. Dentro do Mercosul, o Brasil claramente gosta de aproveitar os benefícios. Ele gosta de ser um líder regional para se sentar com a Rússia e a China, ou aspirar a um assento no Conselho de Segurança da ONU, mas para isso você tem que estar disposto a trabalhar para sustentar o bloco. Isso implica em negociações constantes para manter a unidade. Sem ser potência regional, não há nada disso, e sendo a sexta potência industrial não basta... Itália ou Espanha não são internacionalmente relevantes e têm PIB semelhante ao Brasil.

P- Brasil e Argentina estão começando a enfrentar problemas de abastecimento de produtos e matéria prima. É apenas um processo especulativo? Por quanto poderá perdurar esta situação?

R- Em tempos de incerteza, como 2020, o único porto seguro é o dinheiro, algo tão antigo quanto John Maynard Keynes. Essa "preferência pela liquidez", como ele a chamou, se traduz em menos capital de giro colocado nas empresas, baixando tudo ao mínimo possível, até poder tomar decisões novamente com alguma base lógica e não no escuro. É por isso que há uma parte da atividade que vai se recuperar muito rapidamente, em setores em que a paralisação se deve a decisões de isolamento ou redução da atividade empresarial. Assim que a atividade se intensificar, nesses setores, a normalidade deve voltar rapidamente. Em outras, como turismo, restaurantes ou indústrias culturais, o processo será mais lento, mais doloroso e com uma concentração de negócios muito maior que a atual, pois a nova produção terá custos mais elevados. Mas nos mercados de commodities tudo deve voltar a fluir rapidamente.

> "De que adianta o Brasil ser o chefe de três tristes países pobres e irrelevantes?"

P- Em que medida a falta de reservas em dólar e a ausência de acesso ao mercado de crédito internacional ameaçam a Argentina? Até onde vai esta situação?

R- A mesma situação ocorreu na segunda presidência de Cristina Fernández, mas preferiram aguentar até a troca de comando, e coube a outro. E Macri resolveu com dívidas. Hoje há uma renegociação bem-sucedida com empresas privadas e uma renegociação prestes a começar com o FMI, que compensaria os pagamentos da dívida externa. Mas é difícil prever como essa escassez de dólares continuará.

P- Atualmente o dólar blue tem valorização de (+ -) 100% em relação ao câmbio oficial. Uma desvalorização do peso se impõe? Qual seria o efeito desta medida na inflação e no comércio exterior do país?

R- Uma desvalorização não pode resolver os problemas que tradicionalmente resolve, porque temos uma das taxas de câmbio mais altas em muito tempo e a atividade exportadora não acelera, por conta da crise da COVID 19. O presidente deixou claro que não quer desvalorizar. Desvalorizar, hoje, seria destruir o mercado interno sem nenhum benefício. Não é que não haja incentivos para exportar: ainda não há mercado externo. Os Estados Unidos, o Brasil e a Índia não recuperaram seus níveis de importação da Argentina. Não é um problema dos nossos preços, mas sim dos seus níveis de atividade que demoram a recuperar.

P- Os países membros do Mercosul assinaram o Acordo de Facilitação do

Comércio (AFC), porém reagem com lentidão no atendimento da desburocratização de suas importações. O protecionismo econômico é uma atitude defensiva justificável?

R- Para desburocratizar o comércio exterior, investimentos consideráveis devem ser feitos. Desburocratizar não pode ser deixar de controlar. Os controles devem continuar a existir e ser mais eficientes. Nunca poderemos fazer desaparecer as fronteiras até termos uma moeda comum, e entre nós, isso é quase impossível.

Por outro lado, adoraria que os quatro sócios fossem mais protecionistas: isso significaria que ainda temos produções para proteger. Nos últimos cinco anos, obtivemos taxas de desemprego mais elevadas do que na década anterior. E isso é sério, porque não estamos criando empregos para todos. Se o protecionismo é para proteger com uma mão, o que estamos destruindo com a outra… essa situação é a pior possível. Abrir ou fechar, proteger ou liberar o comércio, faz sentido em certos contextos e em certos momentos históricos. Há um trabalho muito interessante publicado em 2019 pela CEPAL, por um professor da UFMG, Gustavo Britto, que compara as trajetórias do Brasil e da Coréia, e descobre que o Brasil está menos sofisticado desde 1995. Isso nos alerta para o que está protegido, porque o Brasil não avança na industrialização, mas está numa fase de sustentar o que gerou décadas atrás. E isso é um mau sinal do protecionismo que estamos vendo.

P- Na sua opinião, quem é mais protecionista: Brasil ou Argentina?

R- Ao invés de ver se um ou outro é mais protecionista, seria necessário ver que tipo de protetor é. Se a proteção é feita às custas dos parceiros, isso não é protecionismo. Passar da Inova 18 para a Rota 30 (programas do setor automotivo) sem mesa de negociação é protecionismo às custas dos meus sócios. Os grandes tentam defender seus mercados (cotas dos EUA, regras para-tarifárias da UE, China com seus parceiros locais para investir). É normal o Brasil proteger. Procuramos proteger porque somos parceiros e vizinhos da maior economia da América Latina e é por isso que o Mercosul deve servir não como área de livre comércio, mas como mercado comum em algum momento. A integração suave, ou de baixa intensidade, como Stephan Haggard a chamou na década de 1990, nos leva a isso. O Banco Mundial e o FMI favoreceram essa integração fraca. Naquela época, de nos ver como inimigos, a uma integração ainda fraca, foi fantástico. Trinta anos depois, não podemos continuar com este processo doloroso. Nosso futuro depende de nossa união, não de simples companheiros. A integração fraca nunca funcionou em qualquer lugar. E seria bom se pudéssemos ser protecionistas juntos, certo? Argentina, Paraguai e Uruguai juntos representam um mercado como o sueco, taiwanês ou belga. Qualquer um olharia com interesse. Cuidar dele não é apenas nossa tarefa, pertence a nós quatro.

> "Você deve se perguntar por que a Europa defende seu mercado e insiste no livre comércio"

P- O Mercosul, depois de duas décadas, esteve a ponto de firmar o acordo com o Mercado Comum Europeu. Mas desenha-se uma nova estagnação neste processo. Quanto tempo mais pode demorar para que haja um desfecho a este passo da globalização?

R- O Parlamento austríaco deu ordem expressa para se opor. A França vai vetar se outro país não o fizer primeiro. Será quase impossível seguir em frente. E você deve se perguntar por que a Europa defende seu mercado e insiste no livre comércio.

A Política Agrícola Comum da UE sempre foi um dos seus pilares. A França, que é o caso que eu conheço, se preocupa em ter todo o território ocupado, o que significa que não tem megalópoles como Rio, São Paulo, Buenos Aires com os tremendos problemas que temos de segurança, serviços, tempo e logística. Isso é alcançado com elevados padrões de vida em todo o território. Claro, na prática não é tão bonito quanto no papel, mas eles estão entre os 25% dos países mais igualitários na distribuição de renda. A fábula da Belíndia, de Edmar Bacha, continua válida e a Argentina de 1974, a mais igualitária da América Latina, seguiu esse modelo de abrir-se, destruindo empregos à toa.

Imagine o resultado da abertura da Europa às importações do Mercosul: trigo, leite, carne e açúcares deixariam de ser produzidos (produzem 100 milhões de toneladas de açúcar de beterraba)... imagine toda essa gente procurando emprego nas cidades. E eles se transformariam em... nós. E é o que eles não querem, porque sabem quais são os custos.

P- Quem ganhará mais, quando este acordo acontecer?

R- Acho que ganharíamos muito se não fosse colocado em prática. Felizmente, a Áustria e a França fazem mais do que nós, pelos nossos mercados. Assim, resgatamos algo de nosso poder de compra estatais, por exemplo. Parece que ninguém aprende com a experiência. O Japão acusa o Brasil na OMC pelo Inova18, como se o Japão não pudesse vender a quantidade de carros que queria no Brasil. Mas se opõe a uma preferência tarifária pela ... Argentina, um país subdesenvolvido, endividado, com crises recorrentes, condições de vida cada vez piores em meio século. É claro que o Japão pode competir com a Argentina pelo mercado brasileiro. Ele não precisa disso. Mas é o que nos condena a entregar os poucos lugares onde temos empregos de qualidade e com salários internacionais, o que resta da classe média trabalhadora. Se nos oferecemos para abrir nossos mercados, o que se destrói é aquela fonte de altos salários, aquele sonho do trabalhador que vive melhor que seus pais, o sonho do progresso. Ainda estamos a tempo de não ter de agradecer à Áustria e decidir fazer por nós mesmos.

A desburocratização pode tornar o comércio exterior 14,5% mais barato

Evento promovido pelo Procomex versa sobre Portal Único e Programa OEA

Com o propósito de apresentar os avanços na agenda de facilitação do comércio e no Programa OEA, o Procomex promoveu nos dias 24 e 25 de novembro o evento "Saindo da crise mais competitivos". O encontro virtual foi realizado em parceria com a Receita Federal do Brasil. John Mein, diretor geral da Entidade, abriu o evento virtual saudando as autoridades que participariam das apresentações. Pelo setor governamental, José Barroso Tostes Neto, secretário especial da RFB, abriu as atividades.

Lucas Ferraz, da Secretaria de Comércio Exterior, assinalou que a agenda de desburocratização do governo federal fundamenta-se na Lei de Liberdade Econômica e no Acordo de Facilitação do Comércio-AFC, do qual o Brasil é signatário. Segundo ele, a desburocratização pode tornar o comércio exterior 14,5% mais barato. Ferraz também apontou para as economias proporcionadas pelo Portal Único, estimadas em US$ 45 bilhões por ano. Acrescentou que quando ficar pronta a reforma da importação outros US$ 20 bilhões serão poupados, apenas pela redução de tempo.

Ao descrever as medidas do governo para atingir estes objetivos de melhoria do ambiente de negócios e redução de custos, apontou a recriação do CONFAC/COLFACs e o desligamento do Siscoserv. Finalizando, ele relatou que estudos da FGV apontam que o Programa OEA poderá propiciar reduções de tempo de até 90%.

Na continuação da reunião, Sérgio Alencar, da RFB, abriu o painel do Portal Único. Numa visão mais ampla, ele explicou que o objetivo geral do PU, iniciado em 2014, foi alinhar o Brasil com práticas internacionais da mesma natureza. O tema prosseguiu com Alexandre Zambrano, gerente do Programa. Ele apresentou os projetos a serem implantados dentro do Portal até 2023. Agregou que o módulo Recintos será o próximo aperfeiçoamento, previsto para janeiro de 2021. Na sequência serão os novos controles de carga aérea e novo processo de importação – DUIMP. Também sobre o Portal, falou Tiago Barbosa, gerente do mesmo pela SECEX. Destacou a centralidade do DUIMP como uma melhoria relevante do processo. Acrescentou ainda as providências de governo para revisão das licenças de importação, sob a premissa de gerenciamento de riscos. Ele explicou que inúmeros produtos receberão dispensa de inspeção mediante licenças de longo prazo (3 a 5 anos), simplificando a liberação de mercadorias.

Também versou sobre a evolução do Portal Único, Sérgio Alencar, coordenador Operacional Aduaneiro do COANA. Ele destacou a importância da interação entre o setor público e o privado, realçando o envolvimento com o Procomex no mapeamento dos gargalos. O coordenador explicou que as homologações de sistemas tem sido realizadas de forma integrada com o setor privado, pois a ideia é facilitar, e para tanto é necessário ouvir quem vai utilizar as ferramentas. Alencar contabiliza que o governo dialoga com 39 setores econômicos e 1300 parceiros privados, na perseguição do objetivo de simplificar o comércio exterior.

Programa OEA

Na abertura do segundo dia do evento John Mein discorreu sobre a implantação de programas OEA mundo afora, desde 2007. Segundo ele, inicialmente o programa se embasou em dois pilares: aduana – aduana e setor privado – aduana. Mais recentemente se agregou o vínculo aduana – outros intervenientes. Mein acrescentou que este programa sofre aperfeiçoamentos a cada três anos, sendo que a versão atual é a de 2021. Encerrando a introdução aos trabalhos, lembrou que a ênfase maior do Programa OEA é a segurança, porém outras visões compõem sua implementação mundial, que é feita com base na orientação da OMA – Organização Mundial de Aduanas.

Fausto Coutinho, subsecretário de Administração Aduaneira, atestou a importância que a Receita Federal confere ao Programa OEA, pois as suas ações estratégicas contemplam com prioridade esta inciativa até o ano de 2023. Coutinho explicou que se trata de um programa de conformidade, em avançado estágio de implantação, e focado na melhoria do ambiente de negócios, ao mesmo tempo em que traz mais segurança e celeridade nas operações de comércio exterior.

Um caminhão em canal verde (com OEA) dispende 3,36 minutos, enquanto que um sem certificado, em média, emprega 4,61 horas

Outro convidado, Jackson Corbari, coordenador do COANA, realçou o protagonismo do Procomex na implantação do Programa OEA no Brasil, agregando que presentemente o objetivo prioritário da Receita Federal é o OEA Integrado. Na continuação Fabiano Diniz, responsável da área de aperfeiçoamento do OEA, discorreu sobre a importância dos ARMs – Acordos de Reconhecimento Mútuo para integrar os programas entre os países. Informou que o Brasil já tem ARMs com o Uruguai, China, Mercosul, Bolívia e Peru. Adiantou que outros em vias de homologação, com destaque aos Estados Unidos.

Diniz apresentou números do Programa no Brasil: 381 empresas certificadas, que representam 24,22% das atividades de comércio exterior do país. Para o modal rodoviário, mostrou que um caminhão em canal verde (com OEA) dispende 3,36 minutos, enquanto que um sem certificado, em média, emprega 4,61 horas.

A pauta dos ARMs se encerrou com depoimentos de países vizinhos com os quais o Brasil já tem acordos na América do Sul, começando com o case do Uruguai.

Comitês de Facilitação do Comércio

O Comitê Nacional de Facilitação do Comércio – CONFAC e sua divisão entre o Subcomitê de Cooperação e as Comissões Locais de Facilitação do Comércio – COLFAC's também foram abordados no evento. O Subcomitê é uma parceria com o setor privado com o propósito de identificar os pontos de ineficiência nos processos do Comércio Exterior.

Já as COLFAC's, que abrangem 15 alfândegas, sendo duas terrestres, são fóruns colaborativos com reuniões nas alfândegas da RFB, contando também com a participação de representantes do MAPA, ANVISA e convidados (importadores, exportadores e entidades representativas).

- Coordenação com exportadores
- Gestão de documentos e alfândegas
- Armazenagem de carga em fronteira
- Informações precisas
- Veículos adequados a necessidade de cada cliente
- Carteira de fornecedores consolidados no mercado
- Invejável carteira de clientes
- Força de venda atuante no Brasil e Argentina

Cotamos seu frete sem compromisso.

Entre em contato com um de nossos executivos de contas.

A GTBR ratifica no Brasil o sucesso da Go Trans SRL na Argentina.

URUGUAIANA - BRASIL
Flávio Santos
+55 55 99910-3400
flavio.santos@gotranssrl.com
Luiz Everson
+55 55 98417-9446
luiz.everson@gotranssrl.com

CÓRDOBA - ARGENTINA
Nahuel Carrizo
+54 9 351 235 1928
nahuel.carrizo@gotranssrl.com
Simon Destefanis
+ 54 9 351 552 3627
simon.destefanis@gotranssrl.com

www.gotranssrl.com GTBR - Go Transporte Brasil @gtbrgotransportebrasil

A pandemia desafiou as empresas

A pandemia disseminou mundo afora um vírus que trouxe a reboque uma onda de incertezas. O ano de 2020 entrará para a história não apenas pela doença, mas pelo impacto que causou na economia. As inquietações quanto ao futuro imediato desafiaram as empresas, impondo uma resiliência até então não experimentada.

O Grupo Coopercarga buscou analisar rapidamente as oportunidades ocultas que a crise não revelava. Segundo Osni Roman, presidente da organização, no início da pandemia as tomadas de decisão se tornaram ainda mais estratégicas, rápidas e tinham que ser extremamente assertivas. O Grupo em momento algum pensou em parar, pois sabia da sua responsabilidade perante os clientes, população, colaboradores e comunidade. O presidente entende que o momento mais desafiador foi a criação de um plano de contingência em relação à retirada de vários colaboradores das operações para o home office.

Para a Ambipar, os efeitos iniciais foram a redução no movimento, embarcadores solicitando redução de tarifas ou prolongamento nos prazos de pagamentos, havendo casos em que o adiamento foi para 90 dias. Segundo Hélio Matias, diretor Comercial, foi necessário reorganizar o quadro de colaboradores, principalmente em relação aos idosos. Adicionalmente a empresa adotou medidas para mitigar a evolução do vírus entre os colaboradores. Num segundo

momento a empresa percebeu a falta de insumos básicos, como pneus, e até a compra de equipamentos e caminhões, que sumiram do mercado.

Para o Grupo Tora, o mês de abril foi de maior impacto nas operações. A empresa adotou a suspensão temporária de contratos de trabalho e redução de carga horária, além de implantar o trabalho remoto, a fim de cumprir o distanciamento social. Segundo Janaína Araújo, diretora Presidente, foram instalados totens com álcool em gel, intensificada a comunicação com informações de prevenção da covid-19. Passou-se a medir temperatura corporal dos trabalhadores, foram fornecidos kits com máscaras para os colaboradores, além de se criar um comitê de crise. Nas comunidades onde a empresa opera foram doadas cestas básicas e materiais para hospitais.

Janaína Araújo

Já a BBM Logística interpretou que o maior desafio foi manter a empresa atualizada com as diferentes disposições que diariamente surgiam de cada um dos países onde opera. Entender as barreiras sanitárias que cada país, estados e municípios foram criando para evitar a propagação do vírus exigiu muito esforço.

Matias Ferrari, gerente regional Mercosul, explica que a BBM desenvolveu um plano de contingência voltado aos motoristas ou aqueles que prestam serviço para a empresa, de forma a garantir o acesso à atenção médica fora do Brasil em caso de apresentar sintomas, para que estes profissionais sentissem o suporte da transportadora a cada viagem, não apenas no trabalho da prevenção, mas também conferindo tranquilidade de que seria socorrido em qualquer lugar onde estivesse. Foi também a forma encontrada de garantir que a prestação do serviço não fosse afetada, e viabilizando a entrega das mercadorias nos prazos estabelecidos, acrescenta Ferrari.

Francisco Cardoso

Ele realça que a ABTI foi uma grande parceira, contribuindo com informações atualizadas e relatando situações vivenciadas pelos diferentes colegas, para que o setor pudesse trabalhar em conjunto na resolução das dificuldades que se apresentaram diariamente.

Francisco Cardoso, presidente da ABTI, enumera as dificuldades relacionadas ao afastamento de motoristas do grupo de risco e o protocolo de higiene (EPIs e treinamento). Também, destaca que a redução dos negócios nos primeiros meses da pandemia impactou muito a operação e geração de caixa das empresas. "As que operam com o setor automotivo sentiram por mais tempo a redução dos volumes de embarques e negócios", acrescenta Cardoso.

Para o presidente, a atuação da Entidade foi fundamental para que o TRIC fosse considerado uma atividade essencial no Mercosul, assim evitando a paralização de negócios internacionais. "No início da pandemia também tivemos muita discriminação a motoristas, fato solucionado a partir da intervenção da Associação junto ao Ministério de Relações Exteriores e respectivas embaixadas nos países membros", recorda ele.

Coube à diretora executiva da ABTI, Gladys Vinci, o enfrentamento mais próximo das dificuldades surgidas com a declaração de pandemia: "o mais conflitivo foram as relações interpessoais, a garantia da circulação dos veículos, que ainda sendo considerado atividade essencial, sofreu com a discriminação e incompreensão da sociedade", pondera ela.

Vinci analisa que apesar dos organismos intervenientes garantirem a continuidade do trânsito, os medos próprios ao desconhecido abalaram os processos. A política sanitária adotada por cada

país afetou as relações e despertou instintos deixando aflorar antigas mágoas e divergências. Mas que transportar, foi necessário transpor fronteiras, convencer, garantir, tranquilizar a distância.

Segundo a diretora, entre as maiores dificuldades enfrentadas pelas empresas esteve a incerteza da continuidade do serviço, a necessidade de adaptação à mudança sem prazos, lidar com os imprevistos, a crise econômica, duelar com o desconhecido e enfrentar o desconhecimento.

Aspectos positivos em meio às dificuldades

O contexto da adoção do trabalho remoto e de reuniões por vídeo conferência trouxe novas experiências às empresas. A Grupo Tora interpretou o home office como uma otimização do trabalho. Incorporou mais digitalizações nas suas operações, gerando ganhos de produtividade. Todos os processos ficaram mais automatizados e a empresa presentemente tem vários projetos em andamento para focar nesse tema em 2021.

A Ambipar resume que a mudança de hábitos estimulou novas possibilidades. Osni Roman, da Coopercarga atesta que com a desaceleração de eventos presenciais a empresa conseguiu planejar mais e avaliar as oportunidades que o mercado exigia, como a entrada em novos nichos e o investimento em nossas estruturas.

Já Francisco Cardoso, diretor presidente da Interlink Cargo, entende que uma lição ao setor de transporte é que, apesar de ser uma atividade essencial, é preciso também possuir clientes com atividades essenciais nas carteiras comerciais, para não paralisar as operações em caso de segunda onda ou novas crises e pandemias.

A gestão da ABTI também contabiliza aspectos positivos em meio à crise provocada pela pandemia. Gladys Vinci constata que a Entidade precisou inovar e se adaptar a nova realidade, tanto quanto as transportadoras. Segundo ela os problemas enfrentados fortaleceram os laços com entidades coirmãs e reafirmou o sólido potencial de diálogo que o setor tem com instituições publicas como a ANTT, Itamaraty e consulados do Brasil. Ademais, acrescenta a diretora, em meio a este ano conturbado a Associação teve um crescimento no seu quadro associativo. "O slogan da ABTI, 'juntos seremos mais fortes' nunca foi tão presente e atual", arremata ela.

Gladys Vinci

Interdependência das economias ficou evidente

O transporte rodoviário internacional mostrou sua importância para o escoamento de produtos entre os países. "Além de um amadurecimento nas relações do Mercosul, que deixou as fronteiras abertas, percebemos claramente a importância do segmento para os consumidores e o funcionamento de um país", constata Osni Roman, da Coopercarga, acrescentando ainda que é o modal com o melhor custo benefício.

A presidente do Grupo Tora concorda com a visão de que a pandemia evidenciou uma maturidade nas relações entre os países, mas diagnostica uma interdependência das economias. Para Janaína Araujo os países possuem suas riquezas e fragilidades em termos de recursos naturais e industriais, e a troca faz-se necessária para o bom andamento das economias regionais.

Os países priorizaram manter aberto o comércio internacional, em claro sinal de dependência entre os membros do Mercosul. Matias Ferrari, da BBM, celebra que o transporte internacional tenha atuado com extrema maturidade perante um contexto desconhecido e por momentos desconcertantes como os protagonizados pela covid 19.

Hélio Matias, da Ambipar, resume o tema a uma questão de sobrevivência dos povos. Gladys Vinci, da ABTI, compartilha dessa visão: mais do que um sinal de maturidade, foi uma questão de necessidade, sobrevivência. "Foi um reconhecimento forçado que um país depende do outro, que a roda da economia não pode parar de rodar. Ainda cada um dos países necessitaria assumir o seu papel dentro do bloco com responsabilidade e engajamento. Quiçá aí, consiga

pensar na maturidade institucional do bloco", completa ela.

2021 ainda com pandemia

Mesmo que gradativamente a vacinação contra a covid 19 seja implantada em 2021, será necessário conviver com a pandemia no ano que vem. O presidente da ABTI ressalta que existem questões ainda pendentes da primeira onda, como testes PCR e fronteiras fechadas para turistas, porém se não houver uma segunda onda ou eventual repique da doença, ele acredita o volume de negócios será normalizado ou subirá além do período anterior à pandemia, pois haverá a necessidade de reposição de estoques ou um ânimo de recuperação das economias.

A BBM Logística também aposta que o ano que vem será de sucesso. "As empresas serão mais uma vez desafiadas, e concepções disruptivas poderão desenvolver novas alternativas, aposta Matias Ferrari. A Ambipar também acredita que vencida a inércia do primeiro momento, haverá a retomada do crescimento.

A Coopercarga projeta que em 2020, mesmo em meio à crise, terá um crescimento de 8% no faturamento. E segundo Osni Roman, a cooperativa projeta crescer 16% no ano que vem. Ele pondera que as incertezas vão prosseguir,

Recuperação da economia regional levará dois ou três anos

Em novembro de 2020 o Fundo Monetário Internacional publicou em sua página na internet o informe "Panorama Econômico Mundial" com indicadores econômicos de 2020 e projeções para o ano que vem. O documento diagnostica que a economia mundial vai encolher 4,4% neste ano, enquanto na América Latina o recuo será de 8,1%. Já as projeções do continente para 2021 são de crescimento médio de 3,6%.

Organismos internacionais que monitoram a economia, como a OCDE e CEPAL, apontam números diversos, porém todos divulgam quedas expressivas mundo afora em 2020 e recuperação no ano que vem. No entanto uma observação mais distante no tempo expressa o tamanho do desafio que países como o Brasil e Argentina têm pela frente. As projeções de crescimento para 2021 são respectivamente de 2,8% para o Brasil e 4,9% para a Argentina (veja quadro). Isto significa que estes países precisarão dois ou três anos para recuperar os níveis do PIB de 2019. Esta observação precisa ainda ter em conta que a Argentina já vinha num quadro de depressão econômica em 2018 e 2019, enquanto o Brasil cresceu em níveis muito baixos no mesmo período.

O FMI diagnostica que a recuperação da economia brasileira seja lenta. O crescimento de 2,8% em 2021 é muito abaixo dos 5,2% previstos para o mundo, e dos 6% projetados para os países emergentes.

Segundo a economista-chefe do FMI, Gita Gopinath, esse ritmo baixo de crescimento está ligado à necessidade de o governo reduzir gastos em 2021. O teto de gastos, que limita os valores despendidos pelo governo a um nível pré-determinado, fará com que o Brasil reduza as despesas públicas e descontinue programas como o auxílio emergencial, que deram apoio financeiro para a população em meio a uma das piores crises da história.

O FMI estima que o Brasil mantenha o ritmo baixo da atividade econômica, com o PIB crescendo em torno de 2,2% em todos os anos, entre 2022 e 2025. No cenário desenhado pelo órgão internacional, a economia brasileira só voltará ao nível pré-crise pandêmica em 2023. Antes da pandemia, a economia brasileira ainda não havia se recuperado totalmente da recessão que atingiu o país entre 2014 e 2016.

As estimativas do Banco Mundial corroboram com a visão de que a recuperação plena demorará dois ou três anos: sua previsão para 2022, que é de um avanço de 2,5% do PIB

mas está confiante e otimista que acontecerá um aumento no consumo. "É importante ressaltar como a política impacta no investimento de grandes empresas em nosso país, consequentemente a economia fica aquecida, fato que estimula a empregabilidade e consequente aumento do consumo por parte da população. O setor de logística também aquece para suprir a demanda referente ao transporte das mercadorias. Outros fatores significativos são a cotação do dólar e as empresas que produzem embalagens, que são indicadores observados pelo setor comercial da empresa ao analisar o mercado", conclui o presidente da Coopercarga.

A diretora presidente do Grupo Tora assinala que a empresa conseguiu contornar com bom desempenho as mudanças provocadas pelo novo coronavírus. Em 2021 a transportadora seguirá focada na saúde dos colaboradores, e prosseguirá sua trajetória de oferta de soluções logísticas cada vez mais integradas com seus clientes. O faturamento de 2020 foi igual ao do ano passado. "Para o próximo ano prevemos o investimento em ativos operacionais (cavalos mecânicos e carretas) e nos nossos terminais, de forma a permitir um crescimento bem superior ao projetado para o PIB do país", conclui Janaína Araújo.

brasileiro, representa uma desaceleração em relação ao ano anterior.

"Os países na região estão sofrendo com a redução na demanda externa, maior incerteza econômica, o colapso no setor de turismo e as consequências de meses em confinamento para tentar conter a propagação da doença", registra o relatório do Banco Mundial, em relatório.

Os níveis da dívida pública na região aumentaram bruscamente, à medida que os governos aumentaram suas despesas para enfrentar a crise. "Os auxílios emergenciais podem continuar a ser necessários no momento, mas os países terão que encontrar maneiras de voltar ao equilíbrio fiscal", registra documento da instituição.

O Banco Mundial destaca ainda que o impacto das medidas de confinamento foi sentido de maneira desproporcional nas famílias que dependem de trabalhos informais.

Em resposta, a instituição defende medidas de incentivo à formalização e a importância de registros abrangentes para facilitar transferências sociais entre os que vivem "da mão pra boca", nas palavras do banco.

A instituição financeira destaca que os pacotes de estímulo dos governos da região foram robustos, apesar das limitações fiscais, com muito dos recursos destinados às transferências sociais. "O efeito multiplicador dessas transferências na atividade econômica é significativo."

"Reorientar impostos e despesas públicas de forma a apoiar a criação de empregos, a prestação de serviços e o desenvolvimento da infraestrutura é necessário para colocar a região de volta no trilho do crescimento inclusivo e sustentável", conclui o banco

Economistas estão otimistas quanto ao Brasil

O economista Maílson da Nóbrega tem uma visão otimista sobre o Brasil em 2021. Mesmo que o Real tenha sido a segunda moeda mais desvalorizada diante do dólar este ano (-40%), a inflação permanecerá baixa. O ex-ministro da Economia expressa incertezas no plano fiscal, mas confia que o país sairá da crise mais forte, pois tem bons fundamentos. Nóbrega projeta o dólar entre 5,35 e 4,80 no ano que vem. Já o economista Samuel Pessoa reforça a visão de que a recuperação da economia será lenta, e também acredita em inflação baixa.

O ministro da Economia, Paulo Guedes, é mais otimista que o FMI: projeta uma redução do PIB de 4,7% em 2020 e um crescimento de 3,2% em 2021. O transporte cresceu 12,5% no terceiro trimestre de 2020, evidenciando efetivo aquecimento da economia, mesmo ainda em meio à pandemia.

Crescimento % do PIB (fonte FMI)

País	2020	2021
Argentina	-11,8	4,9
Bolívia	-7,9	5,6
Brasil	-5,8	2,8
Chile	-6,0	4,5
Paraguai	-4,0	5,5
Peru	-4,5	4,3
Uruguai	-4,5	4,3

Segundo o FMI, a economia mundial só deve se recuperar de fato quando os riscos da pandemia forem mitigados, especialmente com a disponibilização de uma vacina. "A atividade econômica deve permanecer subjugada. Portanto, os formuladores de políticas devem evitar a retirada do apoio econômico rapidamente e manter os gastos com redes de segurança social", aponta relatório do organismo.

Portal Único terá um novo módulo para recintos alfandegados

No dia 30 de setembro a Receita Federal fez uma apresentação do módulo Recintos que vai ser incorporado ao seu Portal Único até o final de 2020. O processamento digital hoje em uso é de 2003, e será substituído pelo projeto Pucomex, cujo desenvolvimento iniciou no primeiro semestre do ano passado. Segundo Diego Barbosa, da RFB, o novo gateway único para o envio de dados à Receita Federal reúne 200 tipos de informações a serem fornecidas, ante até 1000 tipos de dados, que presentemente são considerados. O Pucomex terá um gerenciamento de risco unificado e monitoramento em tempo real, acrescentou Barbosa.

O novo módulo tem como premissas a tempestividade (eventos informados em tempo real), informações reais considerando os eventos de modo independente, controle de cargas a granel e controle dos movimentos de exportação e importação.

Ainda durante o encontro virtual foram demonstradas as etapas pelas quais passa um caminhão quando ingressa num recinto alfandegado:

ACESSO

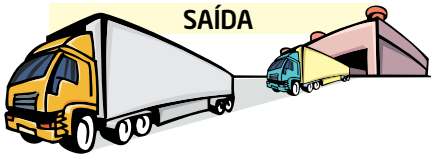
PESAGEM

INSPEÇÃO NÃO INVASIVA

(ARMAZENAGEM OU NÃO)

POSIÇÃO NO PÁTIO

SAÍDA



Pela perspectiva do transportador, o módulo contempla o agendamento do acesso ao recinto em três etapas:

1ª- Credenciamento do motorista e veículo;

2ª- Recinto agenda o veículo;

3ª- Acesso propriamente dito.

O gerente geral de Operações da Multilog Uruguaiana, Darlan Ribeiro Souza, entende que o módulo Recintos será uma ferramenta importante para todos os recintos aduaneiros, pois dará maior segurança nas informações que passam a ser integradas de forma automática e on-line com a RFB, bem como também há a expectativa de maior performance nos processos aduaneiros. "O modelo atual, normatizado principalmente pelo ADE COANA/COTEC 02/2003, exige dos recintos o registro e controle de informações em seus sistemas informatizados, muitas vezes de forma duplicada em relação há outros órgãos, o que com esse novo sistema não deve ocorrer, pois segundo a própria RFB ele fará a integração com todos os envolvidos no fluxo aduaneiro evitando dados e controles duplicados", analisa Souza. Ele acrescenta que os benefícios para os recintos e para os importadores dependem da liberação de todos os eventos de integração previstos e da revisão do ADE 02/2003.

Cronograma da implantação (em 2020)

ABRIL
11 eventos em teste

SETEMBRO
autenticação por e-CNPJ

NOVEMBRO
homologação

DEZEMBRO
disponibilização de 22 eventos (totalidade) em ambiente de validação

Ponte Barão de Mauá completa 90 anos de integração

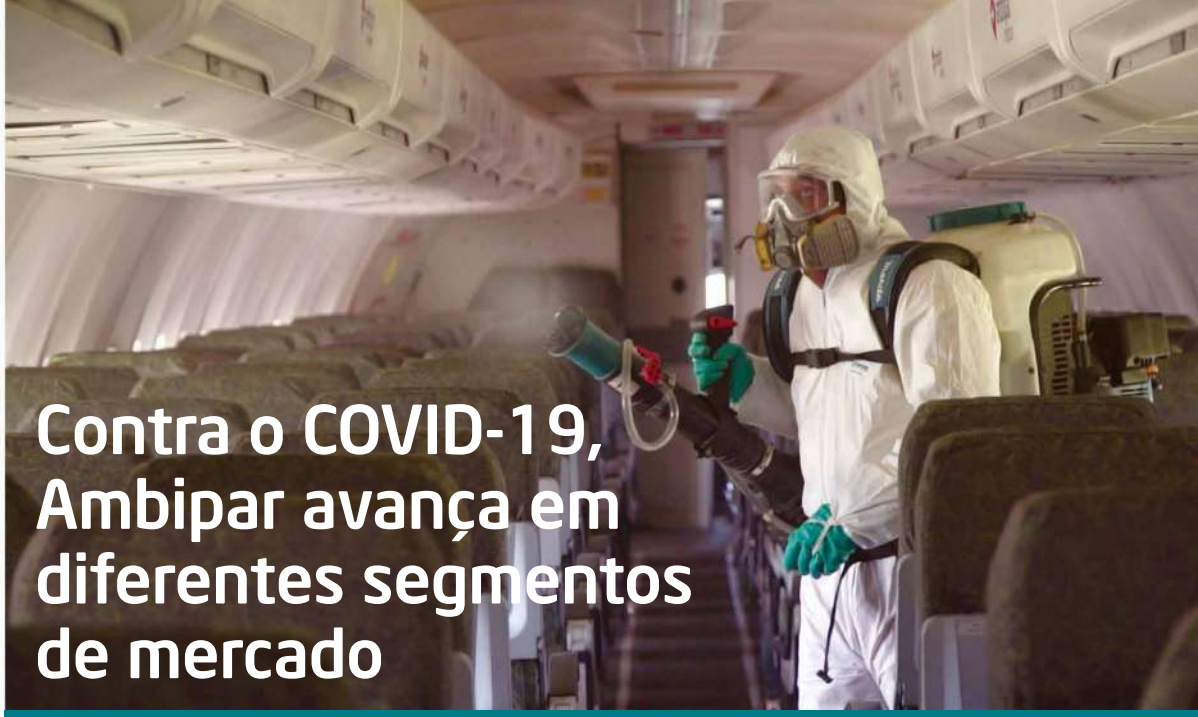
A ponte internacional Barão de Mauá, tombada pelo Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, registrou 90 anos de existência em 20 de novembro deste ano.

A construção da ligação terrestre entre Jaguarão e Rio Branco era uma aspiração antiga dos dois países. A transposição fluvial nesta fronteira era consagrada, e a possibilidade de uma ponte era cogitada desde a metade do século XIX. Durante a presidência uruguaia de Feliciano Viera (1915-1919), o chanceler uruguaio Baltasar Brum e o ministro de Relações Exteriores do Brasil, Nilo Peçanha, retomaram as negociações em torno de uma dívida do Uruguai com o Brasil pelos tratados de 1851 (tratado de prestação e socorros), que ainda não havia sido liquidada, e que havia sido acrescida com a participação na Guerra do Paraguai (1864-1870). O montante fixado, de acordo com as estimativas, foi de cinco milhões de pesos fortes uruguaios equivalentes a um milhão, sessenta e três mil oitocentos vinte e nove libras esterlinas. Em 22 de julho de 1918, Uruguai e Brasil firmaram um tratado pelo qual se comprometiam a impulsionar a criação de uma ponte que uniria ambas as margens do rio Jaguarão. O documento comprometia o governo uruguaio a saldar a dívida em troca do pagamento dos custos de construção.

A Ponte Mauá ampliou os laços existentes entre ambas as cidades. Foi construída com o objetivo de ser uma ligação viária e aduaneira. E significou a extensão de ramal ferroviário existente no Departamento de Treinta y Tres com a cidade de Rio Branco e Jaguarão que se ligava com Passo do Barbosa. O objetivo era vincular da melhor forma Porto Alegre às cidades orientais que, desde longa data, tinham laços comerciais estabelecidos.

Em 1930, quando de sua inauguração, a travessia de 2.113 metros era a mais extensa da América do Sul. A imprensa qualificou como a "monumental" e "colossal" Ponte Mauá. Registros da época dão conta de que no espaço fronteiriço, de dia se celebrou a construção do "lado uruguaio" e de noite a do "lado brasileiro".

Noventa anos depois a arquitetura da travessia remete a uma obra de arte da engenharia. A ponte segue atendendo plenamente ao modal rodoviário. Aproximadamente 25 mil caminhões/ano fazem a transposição nesta fronteira. Autoridades dos dois países planejam licitar uma nova ponte no ano que vem, além de reformar a atual. A visão é de que os caminhões aumentaram muito a capacidade de carga em comparação ao tempo do projeto das primeiras décadas do século XX, impondo uma nova realidade a esta ligação, que é um ícone da integração Brasil-Uruguai.



Contra o COVID-19, Ambipar avança em diferentes segmentos de mercado

Serviços de desinfecção de ambientes ganha importância dentro do portfólio da companhia

A Ambipar, líder em gestão ambiental, registrou uma explosão em atendimentos emergenciais devido aos serviços prestados em desinfecção de ambientes contra o COVID-19. Desde o início da pandemia, a empresa realiza dezenas de operações com esse objetivo semanalmente.

A Ambipar Response, unidade de negócios especialista em atendimento emergencial, com expertise em gerenciamento de crises químicas e biológicas que afetam a saúde, meio ambiente e o patrimônio, viu sua receita financeira crescer nos três últimos trimestres, consecutivos, em parte, devido à essa nova demanda dentro e fora do Brasil.

"Conseguimos nos estruturar durante a crise do COVID-19 e transformamos o que seria um problema para a maioria das empresas em uma oportunidade de negócios. Nos adaptamos rapidamente à nova realidade, inovamos nas soluções que oferecemos e conseguimos atravessar a pandemia com crescimento", explica Thiago Silva, CFO.

Tradicionalmente, a Ambipar sempre atendeu grandes clientes industriais, transportadoras e seguradoras. Com a popularização dos serviços de descontaminação de ambientes, novos segmentos passaram a fazer parte da carteira da companhia como: supermercados, shoppings, restaurantes, bares, lojas, entre outros.

"Os serviços de desinfecção especificamente não estavam entre os mais procurados do nosso portifólio. No entanto, à medida que começamos a realizá-lo e a nos tornar conhecidos nesta área, ele ganhou importância", afirma Dennys Spencer, Diretor Técnico.

No Brasil, já foram realizadas centenas de atendimentos para desinfecção de ambientes contra o coronavírus em todas as regiões do país. Todos realizados dentro dos mais rígidos protocolos técnicos e de segurança, incluindo os da ANVISA.

Primeira de muitas ações

O governo do Reino Unido foi o primeiro a contratar a Ambipar para atuar contra o COVID-19 na desinfecção da aeronave WAMOS, usada para evacuar cerca de 200 cidadãos britânicos e estrangeiros de Wuhan no voo fretado para o Reino Unido, em meados de fevereiro. Os ônibus utilizados durante a transferência dessas pessoas para suas respectivas cidades também passaram pelo mesmo processo.

A equipe de desinfecção de ambientes da Ambipar trabalhou em colaboração com várias entidades do governo britânico.

Sobre a Ambipar:

Com sede em Nova Odessa, SP, Ambipar é uma multinacional brasileira, com presença em 15 países: América Latina, Europa, África, América do Norte e Antártida. Formada pela Ambipar Environment e Ambipar Response, dois segmentos de referência no mercado de gestão ambiental, que oferecem soluções integradas baseadas na sustentabilidade e respeito ao meio ambiente.

A Ambipar abriu capital em julho de 2020. Foi a primeira empresa de gestão ambiental a entrar na B3, a bolsa de valores do Brasil.

Possui certificações ISO (9001, 14001, 45001, 22320), Sistema de Avaliação de Saúde, Segurança, Meio Ambiente e Qualidade (SASSMAQ) e segue os indicadores GRI (Global Reporting Initiative). Além disso, participa do Together for Sustainability (TFS), CEBDS (Conselho Empresarial Brasileiro para o Desenvolvimento Sustentável), entre outras. A organização é signatária do Pacto Global.

Senado chileno aprova acordo de livre comércio entre Brasil e Chile

Segundo o ministro das Relações Exteriores do Chile, Andres Allamand, é essencial fortalecer as alianças empresariais para impulsionar a recuperação econômica do país. "Esse acordo vai na direção certa, ao dar uma estrutura mais sólida ao nosso relacionamento com o Brasil, que é nosso principal parceiro comercial na região", disse Allamand após a aprovação. Ele classificou o Brasil como um grande sócio comercial e aliado estratégico na região

O Acordo, que complementará o ACE 35 firmado pelo Chile com os países do Mercosul e que regulamenta o comércio de mercadorias, incorpora novas disciplinas de última geração como telecomunicações, comércio eletrônico, cooperação econômica comercial e outras. Permitirá também que pequenas e médias empresas do Chile possam acessar o grande mercado de compras em igualdade de condições.

O Brasil é o principal sócio comercial do Chile e representa cerca de 4,5 % das exportações do país no mundo e 30% dos envios à América Latina. O Brasil, por sua vez, tem o Chile como seu oitavo maior parceiro comercial, com 2,1% de participação no comércio exterior, num montante de US$ 8,4 bilhões em 2019.

Em 2019 o Chile foi o principal fornecedor de produtos para o Brasil, como cobre, vinho, salmão e iodo, entre outros, e o país também foi o principal destino de exportações brasileiras como carne, carrocerias, manufaturas de ferro e/ou aço, entre outros.

Os novos acordos comerciais bilaterais foram assinados em 2018. Eles compreendem o Protocolo de Compras Públicas, o Protocolo de Investimentos em Instituições Financeiras, que complementou o Acordo de Cooperação e Facilitação de Investimentos (ACFI), e o Acordo de Livre Comércio (ALC). O ALC, que, uma vez em vigor, incorporará os demais instrumentos referidos, estabelece arcabouço normativo moderno e de amplo alcance, abrangendo temas de natureza não tarifária, como política de concorrência; facilitação de comércio; comércio eletrônico; questões sanitárias e fitossanitárias; gênero; meio ambiente; e assuntos trabalhistas.

Falta o Congresso Nacional do Brasil aprovar

Em 23 de setembro a Confederação Nacional da Indústria – CNI fez o lançamento do Conselho Empresarial Brasil-Chile – CEBRACHILE. A Entidade reúne o setor empresarial dos dois países. A expectativa do setor privado é que passe a vigorar o ALC. No evento inaugural o ministro das Relações Exteriores, Ernesto Araújo, destacou que o governo pediu urgência ao Congresso para aprovar o Acordo. Já o presidente da CNI, Robson Braga de Andrade, assinalou que este é o momento de se dar continuidade à agenda de acordos comerciais que permitam a integração entre os países.

Ministério da Agricultura encaminha providências para suprir falta de fiscais nas fronteiras

Os reiterados pleitos da ABTI e da FEADUANEIROS para a solução do crescente déficit de servidores na VIGIAGRO começaram a ter resultado. O MAPA está gestionando junto ao Ministério da Economia autorização para realização de concurso público destinado aos cargos de auditor fiscal federal agropecuário (AFFA), agente de atividade agropecuária (AA) e agente de inspeção industrial e sanitária de produtos de origem animal (AISIPOA).

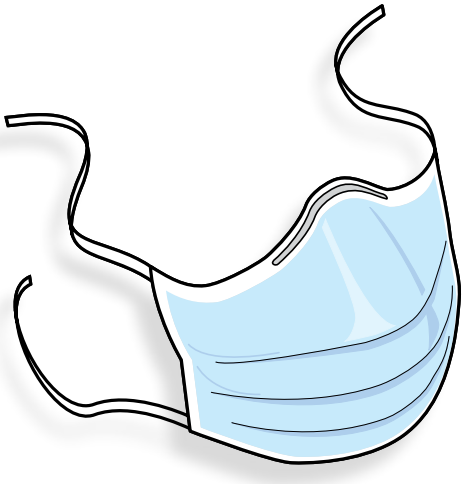
Para uma solução mais imediata, a Secretaria de Defesa Agropecuária encaminhou solicitação para contratação de servidores temporários por tempo determinado, com a finalidade de evitar um colapso maior nos serviços desempenhados nas unidades VIGIAGRO. Tal providência também depende de autorização do Ministério da Economia.

LONGO PRAZO

Como os líderes podem mudar mentalidades e comportamentos durante a pandemia

As respostas à pandemia de coronavírus demonstraram que as pessoas podem mudar rapidamente seus comportamentos durante a fase aguda de uma crise - por exemplo, por meio de alta adesão inicial aos bloqueios e mudanças em grande escala para trabalhar em casa. No entanto, manter essas mudanças por um período prolongado é mais difícil. A Covid-19 estará conosco por muitos meses, talvez anos, por vir. As sociedades enfrentam o desafio de retomar tantas atividades normais quanto possível, evitando o ressurgimento do número de casos. Para isso, precisam de estratégias para sustentar mudanças de comportamento, como o uso de máscaras faciais e distanciamento físico, ao longo do tempo. Os comportamentos recomendados continuarão a surgir à medida que surgem novas evidências científicas. Como disse o secretário-geral da ONU, António Guterres, "Nenhum de nós está seguro até que todos estejam seguros".

O modelo de influência, que tem quatro práticas inter-relacionadas e baseadas em evidências para impulsionar a mudança de mentalidade e comportamento, oferecendo mensagens claras e consistentes para promover uma melhor compreensão do coronavírus, usando mecanismos formais para moldar o comportamento seguro, ensinando habilidades práticas para inspirar confiança e alavancando modelos que reforçam novas normas. Os países devem manter as pessoas seguras e reabrir as economias.



Os quatro elementos que funcionam melhor em conjunto, são:

- **Compreensão e convicção**
- **Reforço com mecanismos formais**
- **Confiança e construção de habilidades**
- **Modelagem de papel**

Compreensão e convicção

Sabemos por pesquisas que os seres humanos se esforçam para obter congruência entre suas crenças e suas ações, sentindo desconforto quando estão desalinhados. Acreditar no "porquê" por trás de uma mudança pode, portanto, inspirar as pessoas a mudar seus comportamentos. Na prática, entretanto, descobrimos que muitos líderes assumem incorretamente que a razão é óbvia ou universal - e, portanto, não comunicam isso de forma suficiente ou de forma alguma.

Os líderes podem realizar as seguintes ações para implementar o entendimento e a convicção durante a crise Covid-19:

▪ Seja transparente e oportuno

A boa notícia é que, quando adotadas amplamente nas comunidades, mudanças de comportamento, como o aumento do distanciamento físico, lavar as mãos regularmente e usar máscaras, parecem ter contribuído para o controle inicial da disseminação do vírus em alguns locais.

▪ Considere reformular uma mensagem

Para certos segmentos da população, reformular as mensagens de "restringir minha liberdade" (que as pessoas vão lutar) para "ajudar-me a salvar a economia" ou "ajudar minha família a voltar ao

normal" (o que poucos se oporão) pode ser útil. Tenha um mensageiro confiável.

▪ Recorra a diferentes fontes de significado

Nossa pesquisa mostrou que os funcionários obtêm significados em cinco fontes: ter um impacto positivo na sociedade, querer o melhor para suas organizações, fornecer um serviço superior para seus clientes, ter relacionamentos positivos com suas equipes e alcançar seus objetivos de desenvolvimento pessoal.

Reforço com mecanismos formais

Embora os mecanismos de reforço formal incluam políticas e regulamentos, eles também tornam mais fácil fazer a coisa certa, removendo barreiras e fornecendo reforço positivo (em vez de punir por fazer a coisa errada). Isso está de acordo com o que tem sido amplamente estudado em psicologia comportamental: associações e consequências moldam o comportamento.

▪ Incentive as pessoas a fazerem a coisa certa.

Para estimular as pessoas a um comportamento mais seguro, considere fornecer máscaras descartáveis para aqueles que não

trouxeram as suas, instalando desinfetantes para as mãos nas entradas e pintando ou adicionando adesivos onde as linhas se formam para marcar o espaçamento de dois metros. Boas cutucadas não são chatas: é uma questão de escolha, fácil de seguir e pessoal.

Confiança e construção de habilidades

▪ Incorpore a educação.

Enfatize como as pessoas podem proteger a si mesmas e aos outros. Aulas simples, como sobre como ajustar uma máscara para que ela se encaixe bem e o que o distanciamento físico acarreta, já estão disponíveis.

▪ Forneça proteções para tomar decisões informadas.

Para a manufatura, inclua intervalos para lavagem das mãos e outras ações para aumentar uma cultura de segurança.

Por exemplo, uma empresa de logística viu que os trabalhadores não estavam usando máscaras em um depósito. Outras conversas revelaram que os funcionários acharam o ambiente muito quente para usar máscaras em tempo integral. A solução foi fazer com que os funcionários usassem máscaras ao empilhar as caixas em grupo, mas relaxar o mandato quando se deslocassem em veículos ou escadas, onde estavam, por definição, distantes dos outros.

▪ Use uma linguagem simples e fácil de lembrar.

No Japão adotam três premissas claras: evitar contato próximo, áreas lotadas e espaços fechados. É uma mensagem simples, mas eficaz.

Modelagem de papel

▪ Use máscaras e pratique o distanciamento físico.

Ao interagir com outros líderes ou com o público, esse modelo de papel é essencial.

• Amplifique vozes influentes que promovem comportamentos seguros. Compartilhe histórias de pessoas influentes que ficam voluntariamente em quarentena após teste positivo para Covid-19 ou entram em contato com uma pessoa que o tem.

Concluindo.....

As quatro alavancas do modelo de influência são mais eficazes quando implantadas juntas e personalizadas para indivíduos ou grupos.

Conteúdo editado do site: https://www.mckinsey.com/business-functions/organization/our-insights/the-long-haul-how-leaders-can-shift-mindsets-and-behaviors-to--reopen-safely#

Autores: Matt Craven, Andy Fong, Taylor Lauricella e Tao Tan: executivos da Mckinsey

Filas e longa espera preocupam transporte internacional em Jaguarão

ABTI encaminha soluções ao problema

Ao tomar conhecimento através de associados de que os caminhões estão formando fila no acostamento da rodovia para poder ingressar na Multilog de Jaguarão, Gladys Vinci, diretora executiva da ABTI foi até a cidade para encaminhar providências que possam resolver o problema.

A ABTI articulou uma reunião com administração do PSR-Jaguarão, representantes da Receita Federal, transportadores e despachantes locais. Foi diagnosticado que a mudança no perfil dos processos aduaneiros está ocasionando um aumento considerável de importações que aguardam liberação, ao qual se soma a limitação do espaço de estacionamento e o reduzido número de servidores da aduana uruguaia.

As estatísticas de movimento do recinto aduaneiro, regularmente acompanhadas pela Associação, revelam um aumento considerável das importações do Uruguai (+54% em comparação ao ano passado), assim como das exportações (+19%). Assim resulta uma sobrecarga de ocupação do estacionamento, impondo filas no lado externo. A este aumento de movimento se soma o problema de que a aduana do Uruguai atende apenas com dois funcionários, restritos ao horário das 10h às 18h.

A diretora da ABTI também apurou que apenas os processos aduaneiros estão integrados na Multilog, faltando providências quanto à migração e ao controle sanitário. Disso resultam congestionamentos na ponte entre as fronteiras de Jaguarão e Rio Branco. Teve ainda, uma audiência com o prefeito de Jaguarão, Favio Telis, para pedir o suporte da municipalidade tendo em vista ampliar a área de estacionamento do recinto alfandegado.

Propostas da ABTI para resolver os problemas

· Ampliação dos horários na Aduana do Uruguai, incluindo atendimento aos sábados pela manhã. Pleito já encaminhado ao governo do Uruguai, com o apoio da CATIDU;

· Ampliação do pátio de estacionamento em 50 vagas, com o apoio da Prefeitura Municipal;

· Apresentação à Polícia Federal do processo migratório que foi implementado na fronteira de Uruguaiana/Paso de los Libres, que agilizou o processo de cruze;

· Instalação no PSR-Jaguarão de laboratório para realização do teste RT-PCR nos motoristas no período da tarde;

· Controle sanitário dos motoristas e cidadãos vicinais de forma segregada. Veículos de passeio serão monitorados em área diferente dos caminhões, evitando aglomerações.

DESPOLUIR

Programa Ambiental do Transporte

CNT | SEST SENAT

plus

O desenvolvimento sustentável do transporte não parou na pandemia

Aferições gratuitas. Agende com nossos consultores.

RESPONSABILIDADE SÓCIOAMBIENTAL

FETRANSUL
FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE LOGÍSTICA E DE TRANSPORTE DE CARGAS NO RIO GRANDE DO SUL

www.**despoluir**.org.br | www.**fetransul**.com.br

Coordenação	Porto Alegre	Carazinho	Bento Gonçalves
(51) 3061.0028	(51) 98297.0129 – 98297.0424	(51) 98134.0032	(54) 98146.0066

Nossa empresa de mãos dadas com o crescimento da sua frota!

Tributação

Esse tema gera muitas perguntas?
Será que sua empresa está fazendo tudo certo?

Quando se trata de **frete internacional**, o empresário encontra dúvidas recorrentes sobre o que deve ser tributado, e isso é natural pois a legislação é extensa, existem muitos perigos em pagar de forma errônea. Alguns impostos, por outro lado **existem alguns benefícios** que são desconhecidos pela maioria dos empresários.

Você sabia que, prestadoras de serviços de transporte de cargas, que tributam pelo Lucro Real com receitas sujeitas a não-cumulatividade, à oportunidade e possibilidade, direito de **efetuar descontos dos valores de PIS e COFINS** devidos em certas situações para todas as transportadoras de frete internacional e até mesmo de recuperação através de ressarcimento em dinheiro de créditos tributários vinculados a sua atividade.

PARA RESOLVER DIFICULDADES E TRAZER CONQUISTAS PARA EMPRESAS DE FRETE INTERNACIONAL,

a **Compasse – Cia Paranaense de Assessoria Empresarial**, atua no ramo de recuperação de créditos Tributários,

reúne uma **equipe de profissionais especializados** com larga experiência de mercado, **fornecemos mão de obra em serviços de Assessoria Empresarial**, que atua diretamente na gestão e administração de créditos tributários, compreendendo os serviços de auditorias, restituições e compensações de tributos federais e estaduais para você, e para isso podemos realizar uma análise prévia **sem custo**, conheça!

Já imaginou poder **receber benefícios** através de compra de bens e serviços utilizados como insumos na prestação dos serviços, nos gastos com energia elétrica, térmica ou a vapor, nas despesas de aluguéis de prédios, galpões e armazéns de cargas, máquinas e equipamentos locados para empresas de transporte, também, de encargos de depreciação dos caminhões e de amortização de benfeitorias em prédios próprios e de terceiros? Isso é possível!

Curitiba | PR
Rua Fagundes Varela, 607
Jardim Social
(41) 3029-3337

São Paulo | SP
Alameda dos Jurupis,
452 - Moema
(11) 2501-9750
(11) 2501-9780
(11) 2501-9729

Goiânia | GO
Rua Três, 1022
Setor Oeste
(62) 3093-6934
(62) 3093-7901

Sorocaba | SP
Av. Antônio Carlos
Comitre, 540
Sorocaba – SP
(15) 3357-1382
(15) 3357-1372

Filial | Cascavel | PR
Rua Minas Gerais, 1932
Centro
(45) 3035-6599
(45) 3038-6593

COMPASSE

www.compasse.com.br | (41) 3029 - 3337

Interlink Cargo conquista o 48º Prêmio Exportação RS

A Interlink Cargo conquistou pelo 7º ano consecutivo o Prêmio Exportação RS, na categoria "Serviços de Suporte à Exportação". O certame distingue empresas que obtiveram os melhores resultados mercadológicos e desenvolveram estratégias inovadoras para expor e comercializar seus produtos no mercado internacional.

O Conselho do Prêmio Exportação RS é formado por lideranças das 16 instituições que possuem relação com o cenário exportador gaúcho. São as seguintes organizações: Apex-Brasil, ADVB/RS, Badesul, Banco do Brasil, Banrisul, BRDE, FARSUL, Federasul, Fecomércio-RS, FIERGS, Hub Transforma RS, LIDE RS, Porto do Rio Grande, Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Turismo do RS – SEDETUR, Sebrae RS e UFRGS. O prêmio tem a marca da tradição de 48 edições.

Sérgio Gabardo presidirá SETCERGS no próximo biênio

O transportador Sérgio Mário Gabardo foi eleito presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga e Logística do RS (Setcergs), no biênio 2021/2022. Gabardo, que já participou da diretoria da ABTI, é natural de Nova Bassano. Proprietário da Gabardo Transporte de Veículos, está há mais de 40 anos no setor do transporte de cargas. Gabardo concorreu em chapa única. Em sua Diretoria o vice-presidente de Transporte Internacional será o Ernani Scapini. Francisco Cardoso, presidente da ABTI, enviou cumprimentos à Diretoria que assume a partir de 2021.

BBM compra a Diálogo Logística

A BBM Logística anunciou a compra de 100% do controle acionário da Diálogo Logística, uma empresa que se destaca no segmento de e-commerce, realizando cerca de 30 mil entregas por dia em 1.800 cidades do Brasil. Esta é a quarta aquisição da BBM desde 2018. Segundo André Prado, CEO da empresa, a compra acelera o crescimento no segmento de e-commerce, tendo como base um operador logístico que se destaca pela tecnologia e processos.

Horários das Operações Aduaneiras nas Principais Fronteiras

Cidade	Órgãos de controle	Dias úteis	Final de semana	Mapa	Anvisa	Emater
Chuí (RS)	Receita Federal	9h às 18h				
Jaguarão (RS)	Concessionária Multilog	8h às 12h e das 14h0 às 18h45		8h às 12h e das 14h às 18h	8h às 12h e das 14h às 17h	
	Receita Federal	14h às 17h30				
Aceguá (RS)	Receita Federal	14h às 17h		Por demanda		
Sant'Ana do Livramento (RS)	Concessionária Multilog	8h às 12h e das 14h às 19h48min		8h às 12h e das 13h30 às 17h30	8h às 18h	8h às 12h e das 13h30 às 17h30
	Receita Federal	8h às 20h				
Quaraí (RS)	Receita Federal	8h às 12h e das 13h30min às 17h30				
Barra do Quaraí (RS)	Receita Federal	domingo a domingo: das 8h às 20h				
Uruguaiana (RS)	Concessionária Multilog	7h às 20h30min (exportação) e das 7h às 22h (importação)	sáb. 8h às 14h (exp.) 7h às 22h (imp.)	8h às 12h e das 14h às 18h30	8h às 12h e das 14h às 18h	8h às 12h e das 14h às 18h
	Receita Federal	8h às 20h30min	sáb. 8h às 20h30min			
	TA BR 290	8h às 21h / sábado das 8h às 21h / domingo sem expediente				
Itaqui (RS)	Receita Federal	10h às 15h (sentido AR-BR)	sem operação			
São Borja (RS)	Concessionária MERCOVIA	8h às 22h30min	sábados das 8h às 14h	8h às 18h e aos sábados das 8h às 12h	Dias de semana das 8h às 18h	
	Receita Federal	8h às 22h30min	sábados das 8h às 14h			
Porto Xavier (RS)	Receita Federal	8h15min às 11h30min e das 14h15min às17h30min	sábados das 9h15 às 10h30min e das 16h15 às 17h30min			
Porto Mauá (RS)	Receita Federal	8h às 11h30min e das 14h às 17h30min				
Dionísio Cerqueira (SC)	Receita Federal	8h às 12h e das 14h às 18h		8h às 12h e das 13h30 às 17h30	8h às 12h Período da tarde, somente trabalho administrativo	
Foz do Iguaçu (PR)	Concessionária Multilog	8h às 1h30min		8h às 12h e das 14h às 18h	8h às 12h e das 13h às 17h	Por demanda
	Receita Federal	8h às 12h e das 14h às 18h (AR)/ 6h às 12h (PY)	Não tem plantão			
Santa Helena (PR)	Porto de Santa Helena	7h às 19h		7h às 11h30 e das 13h30 às 18h		
	Receita Federal	7h às 12h e das 13h30min às 19h				
Guaíra (PR)	Porto Sete Quedas	8h às 18h		8h às 12h e das 13h30 às 17h	8h às 12h e das 13h30 às 17h	
	Receita Federal	8h às 18h30min				
Corumbá (MS)	AGESA	7h30 às 12h e das 13h30 às 18h	Sábados por demanda	7h30 às 11h30 e das 13h30 às 17h30		
	Receita Federal	7h30min às 11h30min e das 13h30min às 17h30min				

Obs.: Cabe ressaltar que após o horário de expediente da RFB em todas as fronteiras que possui Concessionária ou Permissionária desde que autorizadas, podem liberar as parametrizações em canal verde.

Área de Controle Integrado

Concessionária Permissionária	Responsável	Operação Aduaneira	Tel. Contato
Uruguaiana-RS/Paso de los Libres-AR*			
Multilog	Darlan Ribeiro Souza	Importação	(55) 3412-7200
São Borja-RS/Santo Tomé-AR			
Mercovia (CUF)	José Luis Vazzoler	Importação e Exportação	(55) 3431-2207
Santana do Livramento-RS/Rivera-UY			
Multilog	Roberto Gomes	Importação e Exportação	(55) 3621-5300
Corumbá-MS/Puerto Soares-BO			
Agesa	Edmar Fernando Figueiredo Cruz	Importação e Exportação	(63) 3234-7300
Jaguarão-RS/Rio Branco-UY			
Multilog	Paulo Luis Borges da Rosa	Importação e Exportação	(53) 3261-1277

**A exportação em Uruguaiana está em fase de integração com Paso de los Libres/AR.*

Subcontratação

Transporte entre Brasil e	Mesma bandeira	Cruzamento de bandeira	Reunião bilateral
Argentina	Autorizado	Autorizado	Item 4 da Reunião Bilateral BR-AR realizada em 29 e 30/09/2005
Paraguai	Autorizado	Autorizado	Item 1.3 da XXI Reunião Bilateral BR-PY realizada em 20 e 21/02/2003
Uruguai	Autorizado	Autorizado	Reunião Bilateral Extraordinária BR-UY de 05/11/2014
Chile	Autorizado	Autorizado	Item 2.2 da Reunião Bilateral realizada em 08 e 09/06/2006 e item 2.2 da Reunião Bilateral realizada em 28 e 29/04/2009
Peru	Autorizado	Não autorizado	Item 2.2 da VII Reunião Bilateral realizada de 20 a 22/02/2013
Venezuela	Autorizado	Autorizado	Item 2.1 da VIII Reunião Bilateral realizada em 05 e 06/03/2009.
Bolívia	Autorizado	Autorizado	Item II.5 da XI Reunião Bilateral realizada em 16/03/2011
Guiana	Não acordado / não autorizado	Não acordado / não autorizado	

Tabela atualizada no site da ANTT www.antt.gov.br até 25/05/2018
MIC/DTA e CRT: Deverão serem emitidos pela empresa contratante
SEGURO RESP. CIVIL DANOS a TERCEIROS: Deverá ser emitido pela empresa contratada
SEGURO RESP. CIVIL DANOS a CARGA TRANSPORTADA: Deverá ser emitido pela empresa contratante (campo 03 do CRT)

Intercâmbio de Tração

Transporte entre Brasil e	Mesma bandeira	Cruzamento de bandeira	Reunião bilateral
Argentina	Autorizado	Autorizado	Item 4 da Reunião Bilateral BR-AR realizada em 29 e 30/09/2005
Paraguai	Autorizado	Não autorizado	Item 1.3 da XXI Reunião Bilateral BR-PY realizada em 20 e 21/02/2003
Uruguai	Autorizado	Não autorizado	Reunião Bilateral Extraordinária BR-UY de 05/11/2014
Chile	Não autorizado	Não autorizado	Item 2.2 da Reunião Bilateral realizada em 08 e 09/06/2006 e Item 2.2 da Reunião Bilateral realizada em 28 e 29/04/2009
Peru	Não autorizado	Não autorizado	Item 2.2 da VII Reunião Bilateral realizada de 20 a 22/02/2013
Venezuela	Autorizado	Autorizado	Item 2.1 da VIII Reunião Bilateral realizada em 05 e 06/03/2009 e Item 2.3 da IV Reunião
Bolívia	Autorizado	Autorizado	Item II.5 da XI Reunião Bilateral realizada em 16/03/2011
Guiana	Não acordado / não autorizado	Não acordado / não autorizado	

Tabela atualizada no site da ANTT www.antt.gov.br até 25/05/2018

Documentos obrigatórios para o Transporte Internacional

Documentos do Motorista

• Documento de identidade (RG-RNE-Passaporte);
• Carteira Nacional de Habilitação (CNH) nas categorias "E", conforme configuração do veículo. No campo das observações deve constar "Exerce Atividade Remunerada (EAR)";
• Comprovante de vacinação da febre amarela.

Documentos do Veículo

• Certificado de Registro de Licenciamento de Veículo (CRLV);
• Autorização ao motorista para trafegar no território nacional e no Mercosul com o veículo e/ou carteira de trabalho, assinados pela transportadora permissionária;
• Certificado de Apólice de RCTR-VI, seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário em viagem internacional de danos a terceiros não transportados (que poderá ser quando da saída do território brasileiro);
• Certificado de Inspeção Técnica Veicular (CITV) vigente;
• Licença originária para cada ligação (país) emitidos pela ANTT;
• Licenças complementares de acordo com as ligações que a transportadora (e veículo) possui. Os mais comuns você pode conferir clicando aqui.

Documentos da Carga

Conforme a Resolução GMC nº 34/2019 e a Resolução ANTT nº 5.840 de 22 de janeiro de 2019, são documentos de porte obrigatório para o TRIC:
• Conhecimento Internacional de Transporte por Rodovia (CRT) devidamente assinado, estipulado pela Instrução Normativa Conjunta nº 58 de 27 de agosto de 1991;
• Certificado de Apólice de Seguro de responsabilidade civil e danos à carga transportada do emissor do CRT.

Também é necessário o porte de:

• DANFE/Fatura Comercial/Remito de acordo com a legislação de cada país e/ou
• Manifesto Internacional de Carga Rodoviária/ Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA) quando em trânsito aduaneiro. Tal documento é assegurado pela Instrução Normativa DPRF nº 56 de 23 de agosto de 1991.

Fluxo de Transporte Internacional recupera níveis de normalidade

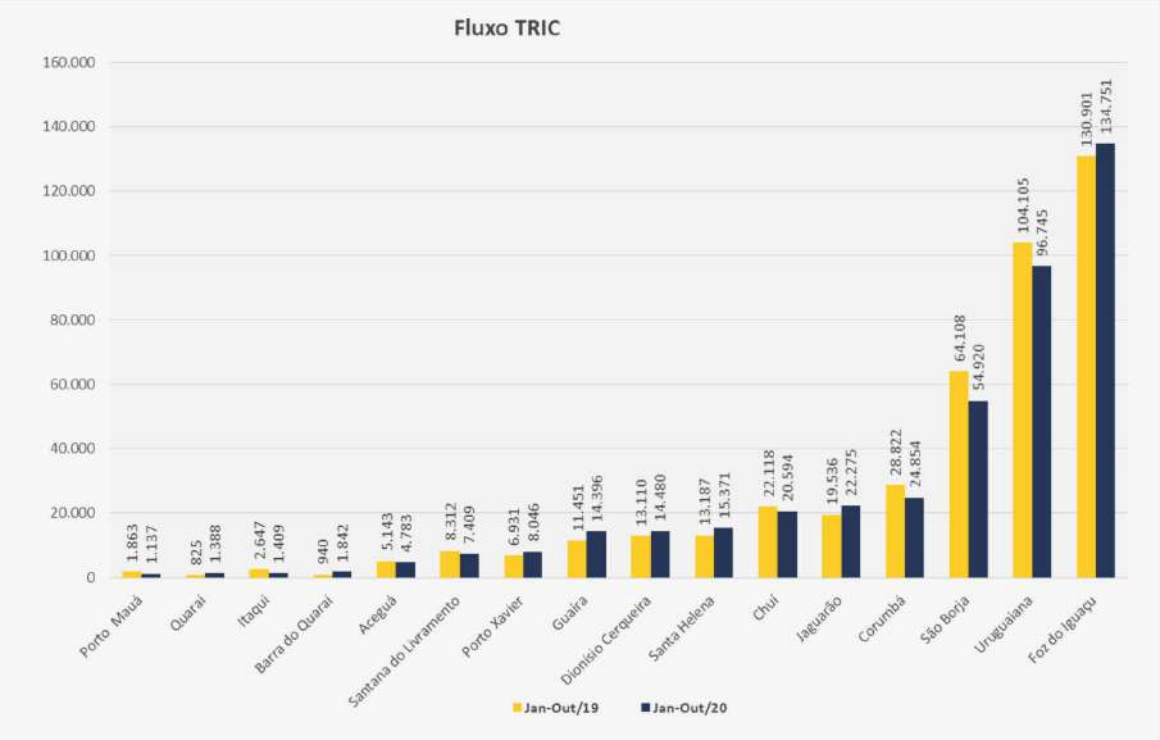
Pandemia determinou queda do segundo trimestre.
Números do terceiro trimestre são semelhantes aos do ano passado.

ABTI

Portos Secos no Brasil	Fronteira Estrangeira	País	Operação	Variação do acumulado ano anterior / ano atual: Jan-out 2019	Jan-out 2020	Δ	Variação do mês anterior com mês atual: set 2020	out 2020	Δ	Variação mesmo mês ano anterior / ano atual: out 2019	out 2020	Δ	Variação dos últimos 12 meses (anterior / atual): nov/18 out/19	nov/19 out/20	Δ
Itaqui	Alvear	AR	Importação	2,610	1,380	-47.13%	401	452	0.00%	132	452	242.42%	2,883	1,523	-47.17%
			Exportação	37	29	-21.62%	0	0	0.00%	5	0	0.00%	43	29	-32.56%
			Total	2,647	1,409	-46.77%	401	452	0.00%	137	452	229.93%	2,926	1,552	-46.96%
São Borja	Santo Tomé	AR	Importação	30,840	28,453	-7.74%	3,018	2,956	-2.05%	2,921	2,956	1.20%	36,142	33,569	-7.12%
			Exportação	33,268	26,467	-20.44%	3,400	3,830	12.65%	2,900	3,830	32.07%	40,059	32,351	-19.24%
			Total	64,108	54,920	-14.33%	6,418	6,786	5.73%	5,821	6,786	16.58%	76,201	65,920	-13.49%
Porto Xavier	San Javier	AR	Importação	5,904	6,451	9.26%	622	913	46.78%	549	913	66.30%	6,242	7,506	20.25%
			Exportação	1,027	1,595	55.31%	382	250	-34.55%	102	250	145.10%	1,302	1,742	33.79%
			Total	6,931	8,046	16.09%	1,004	1,163	15.84%	651	1,163	78.65%	7,544	9,248	22.59%
D. Cerqueira	B. de Irigoyen	AR	Importação	6,410	6,694	4.43%	835	738	-11.62%	693	738	6.49%	7,358	7,856	6.77%
			Exportação	6,700	7,786	16.21%	953	882	-7.45%	757	882	16.51%	8,184	9,206	12.49%
			Total	13,110	14,480	10.45%	1,788	1,620	-9.40%	1,450	1,620	11.72%	15,542	17,062	9.78%
Uruguaiana	P. de los Libres	AR	Importação	36,039	30,186	-16.24%	4,120	4,472	8.54%	4,246	4,472	5.32%	44,494	37,414	-15.91%
			Exportação	68,066	66,559	-2.21%	7,937	7,916	-0.26%	6,584	7,916	20.23%	80,766	78,910	-2.30%
			Total	104,105	96,745	-7.07%	12,057	12,388	2.75%	10,830	12,388	14.39%	125,260	116,324	-7.13%
Porto Mauá	Alba Posse	AR	Importação	1	63	0.00%	4	0	0.00%	0	0	0.00%	1	68	6700.00%
			Exportação	1,862	1,074	-42.32%	130	109	-16.15%	149	109	-26.85%	2,397	1,344	-43.93%
			Total	1,863	1,137	-38.97%	134	109	-18.66%	149	109	-26.85%	2,398	1,412	-41.12%
Foz do Iguaçu	C. del Este/ Puerto Iguazu	AR	Imp.PIA/PTN	78,578	69,420	-11.65%	9,520	11,080	16.39%	9,906	11,080	11.85%	94,242	88,157	-6.46%
			Exp.PIA/PTN	52,323	65,331	24.86%	6,939	6,789	-2.16%	6,200	6,789	9.50%	63,367	77,714	22.64%
			Total PIA/PTN	130,901	134,751	2.94%	16,459	17,869	8.57%	16,106	17,869	10.95%	157,609	165,871	5.24%
Santa Helena	Porto Índio	PY	Importção	12,617	14,194	12.50%	2,362	2,190	-7.28%	2,381	2,190	-8.02%	15,155	17,473	15.30%
			Exportação	570	1,177	106.49%	102	84	-17.65%	11	84	663.64%	838	1,332	58.95%
			Total	13,187	15,371	16.56%	2,464	2,274	-7.71%	2,392	2,274	-4.93%	15,993	18,805	17.58%
Guaíra	Salto del Guaíra	PY	Importação	9,743	11,732	20.41%	1,631	1,999	22.56%	1,674	1,999	19.41%	12,019	13,967	16.21%
			Exportação	1,708	2,664	55.97%	520	513	-1.35%	217	513	136.41%	2,101	2,956	40.69%
			Total	11,451	14,396	25.72%	2,151	2,512	16.78%	1,891	2,512	32.84%	14,120	16,923	19.85%
Aceguá	Acegua	UY	Importação	4,246	3,608	-15.03%	509	587	15.32%	342	587	71.64%	4,827	4,706	-2.51%
			Exportação	897	1,175	30.99%	125	120	-4.00%	133	120	-9.77%	1,092	1,336	22.34%
			Total	5,143	4,783	-7.00%	634	707	11.51%	475	707	48.84%	5,919	6,042	2.08%

ABTI				Variação do acumulado ano anterior / ano atual			Variação do mês anterior com mês atual			Variação mesmo mês ano anterior / ano atual			Variação dos últimos 12 meses (anterior / atual)		
Portos Secos no Brasil	Fronteira Estrangeira	País	Operação	Jan-out 2019	Jan-out 2020	Δ	set 2020	out 2020	Δ	out 2019	out 2020	Δ	nov/18 out/19	nov/19 out/20	Δ
Barra do Quaraí	Bella Unión	UY	Importação	259	335	29.34%	63	57	-9.52%	2	57	2750.00%	324	353	8.95%
			Exportação	681	1,507	121.29%	226	301	33.19%	66	301	356.06%	858	1,687	96.62%
			Total	940	1,842	95.96%	289	358	23.88%	68	358	426.47%	1,182	2,040	72.59%
Chuí	Chuy	UY	Importação	5,137	3,810	-25.83%	467	493	5.57%	459	493	7.41%	6,349	4,596	-27.61%
			Exportação	16,981	16,784	-1.16%	1,767	1,973	11.66%	1,944	1,973	1.49%	20,246	20,366	0.59%
			Total	22,118	20,594	-6.89%	2,234	2,466	10.38%	2,403	2,466	2.62%	26,595	24,962	-6.14%
Jaguarão	Rio Branco	UY	Importação	8,445	9,340	10.60%	1,549	1,679	8.39%	1,083	1,679	55.03%	9,971	11,256	12.89%
			Exportação	11,091	12,935	16.63%	1,412	1,549	9.70%	1,349	1,549	14.83%	13,309	15,569	16.98%
			Total	19,536	22,275	14.02%	2,961	3,228	9.02%	2,432	3,228	32.73%	23,280	26,825	15.23%
Quaraí	Artigas	UY	Importação	715	1,221	70.77%	195	178	-8.72%	78	178	128.21%	768	1,436	86.98%
			Exportação	110	167	51.82%	24	28	16.67%	34	28	-17.65%	191	196	2.62%
			Total	825	1,388	68.24%	219	206	-5.94%	112	206	83.93%	959	1,632	70.18%
S. do Livramento	Rivera	UY	Importação	2,501	2,571	2.80%	410	358	-12.68%	323	358	10.84%	2,888	3,008	4.16%
			Exportação	5,811	4,838	-16.74%	497	581	16.90%	662	581	-12.24%	7,090	6,120	-13.68%
			Total	8,312	7,409	-10.86%	907	939	3.53%	985	939	-4.67%	9,978	9,128	-8.52%
Corumbá	Puerto Suarez	BO	Importação	4,189	4,741	13.18%	654	678	3.67%	433	678	56.58%	5,722	5,682	-0.70%
			Exportação	24,633	20,113	-18.35%	2,213	2,562	15.77%	2,039	2,562	25.65%	30,007	24,932	-16.91%
			Total	28,822	24,854	-13.77%	2,867	3,240	13.01%	2,472	3,240	31.07%	35,729	30,614	-14.32%

Fluxo de veículos



Informações

Feriados internacionais

Janeiro

1º Ano-Novo / 6 Dia de Reis

1º Ano-Novo

Fevereiro

15/16 Carnaval

Março

24 Dia da Memória pela Verdade e Justiça

1º Dia dos Heróis

Fonte: www.mercosur.int

Legenda: Argentina Brasil Chile Paraguai Uruguai Venezuela

Transporte

ABTI participa da Reunião Ordinária do Subgrupo Regulatório da CNT

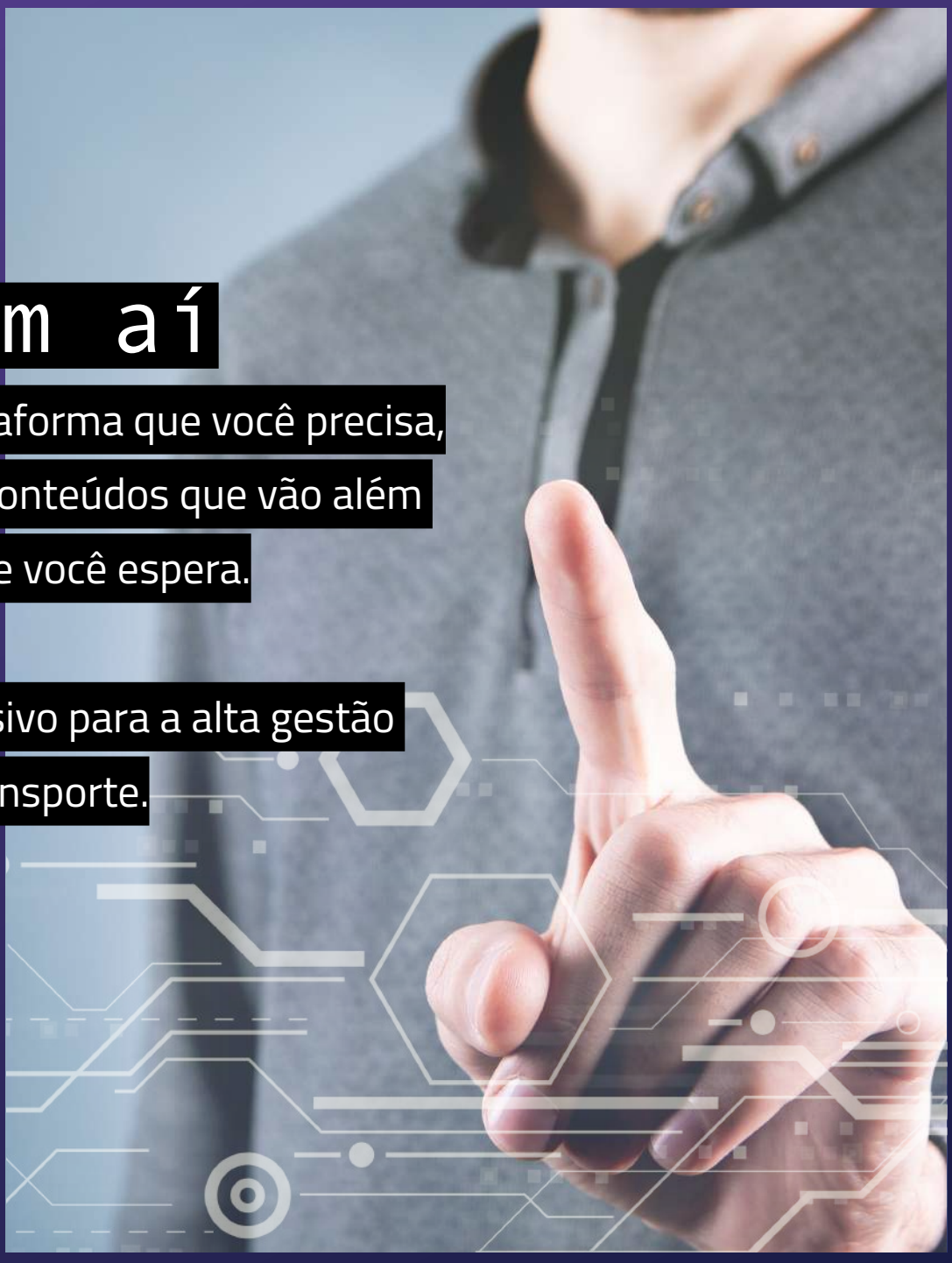
No dia 18 de novembro o presidente da ABTI, Francisco Cardoso, participou da Reunião Ordinária do Subgrupo Regulatório – Seção II da Confederação nacional do Transporte (CNT) sob a coordenação da diretora da CNT, Ana Carolina Jarrouge. Entre os temas tratados no encontro coube destaque a suspensão do CNPJ para o receptador de carga roubada e o aumento de pena para os delitos de roubo e desmanche de veículos. Estes assuntos contaram com o parecer do coronel Souza, especialista em segurança. O documento sugere uma série de mudanças legislativas. O relatório foi encaminhado ao Gabinete da Presidência da CNT que irá avaliar as sugestões e traçar estratégias sobre o tema para 2021.

Outra pauta foi a extinção das AETs. Atendendo solicitação da CNT, o presidente da República vetou o artigo que tratava da AET no Projeto de Lei 3267/2019 (CTB), aprovado pelo Congresso Nacional. Foi esclarecido que a Câmara Temática já tratou sobre as AET's, sendo necessário uma reunião do Conselho do Contran para que a mesmas possam ser deliberadas. A CNT incumbiu-se de manter contato com o Contran para tentar viabilizar a reunião do Conselho.

Outra abordagem do Subgrupo foi sobre a licença única para o transporte de produtos perigosos. A coordenação informou que a CNT incluiu o tema na tomada de subsídios da ANTT e deverá entrar na agenda da Agência.

Transporte internacional – exportador de serviços

O reconhecimento da atividade do transportador internacional de cargas como exportador de serviços, reivindicação antiga do presidente da ABTI, é outro tema em curso no âmbito da Confederação. Segundo a assessora Andrea Cavalcanti, o presidente da CNT, Vander Costa, realizou reunião com o relator da Reforma Tributária, deputado federal Aguinaldo Ribeiro (PP/PB) e tratou desta questão. No âmbito da Receita Federal, a assessora informou que a demanda entrará na agenda de 2021.



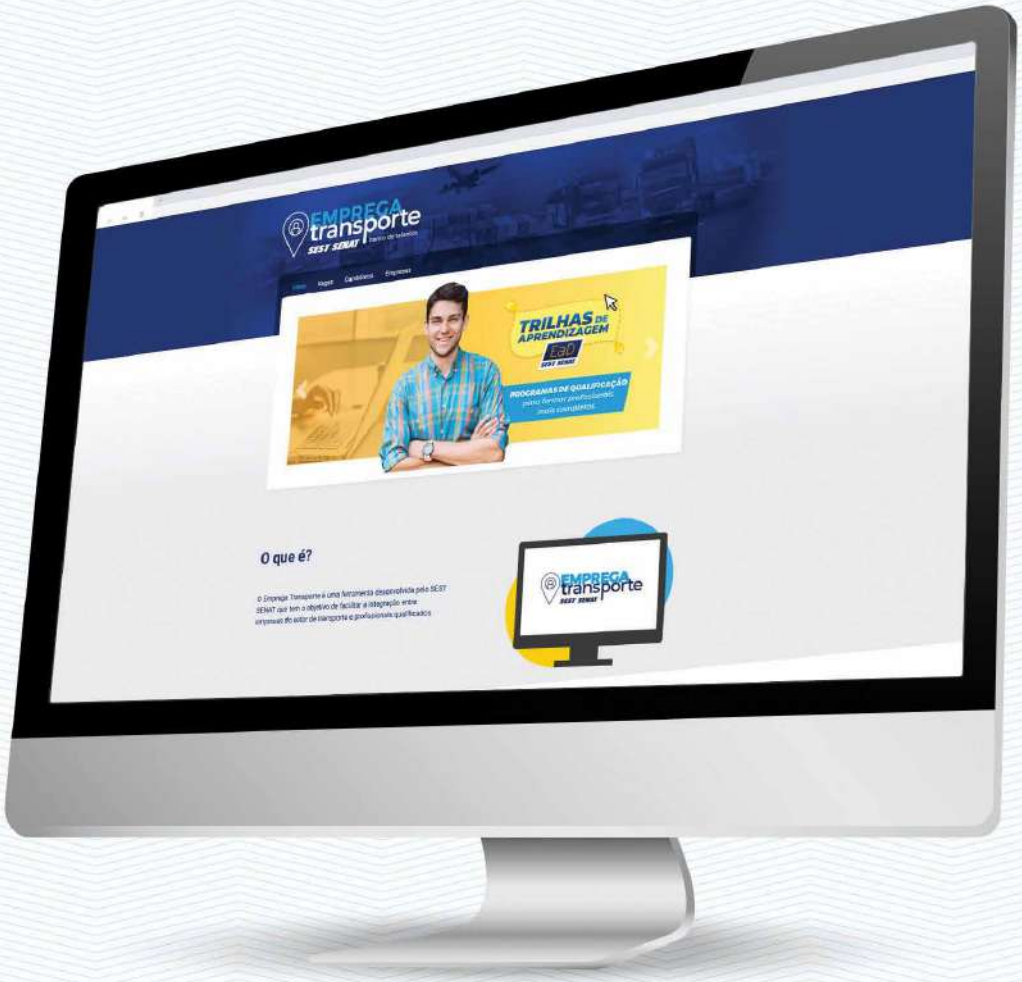
vem aí

a plataforma que você precisa,
com conteúdos que vão além
do que você espera.

Exclusivo para a alta gestão
do transporte.

DIGITAL HUB

CNT / SEST SENAT / ITL hsm



Os melhores profissionais do setor você encontra no Emprega Transporte.

Anuncie as suas vagas e monte a sua equipe.

A plataforma do **SEST SENAT conecta empresas e trabalhadores** de maneira prática e rápida.

Para anunciar, **cadastre a sua empresa, registre as vagas e encontre o profissional** com o perfil mais adequado.

Leia o QR Code e acesse.

EMPREGA transporte
SEST SENAT banco de talentos